



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mercredi 28 novembre 2007 — Vol. 40 N° 16**

Consultations particulières sur les projets de loi n° 42 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Michel Bissonnet**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754  
Télécopieur: (418) 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 28 novembre 2007 — Vol. 40 N° 16

### Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Pierre Gingras	3
M. Serge Deslières	4
M. Tony Tomassi	5
Auditions	5
M. Jean-Marie De Koninck	5
Direction de santé publique de Montréal (DSP de Montréal)	17
Service de police de la ville de Montréal (SPVM)	26
Fédération des policiers et policières municipaux du Québec (FPMQ)	36

### Autres intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

M. François Ouimet  
M. Janvier Grondin  
M. Camil Bouchard  
M. Guy Ouellette  
M. Jean Damphousse  
M. Luc Ferland

- \* M. Louis Drouin, DSP de Montréal
- \* M. Patrick Morency, idem
- \* M. François Thérien, idem
- \* M. Yvan Delorme, SPVM
- \* M. Denis Côté, FPMQ
- \* M. Michel Derouet, idem
- \* M. Paulin Aubé, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 28 novembre 2007 — Vol. 40 N° 16

**Consultations particulières sur les projets de loi n° 42 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)**

*(Onze heures vingt-huit minutes)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à tous les membres de la commission ainsi qu'au public de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**La Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Tomassi (LaFontaine) remplace M. Sklavounos (Laurier-Dorion); M. Grondin (Beauce-Nord) remplace M. Diamond (Marguerite-D'Youville); et Mme Roy (Lotbinière) remplace M. Domingue (Bellechasse).

**Le Président (M. Bergman):** Merci. Avant de commencer nos travaux, j'aimerais indiquer comment le temps consacré à l'audition de chaque organisation sera réparti. La durée maximale d'exposé de chaque organisation est de 15 minutes, et l'échange avec les membres de la commission est d'une durée maximale de 45 minutes: soit 17 minutes pour les membres du groupe parlementaire formant le gouvernement, 15 minutes pour le groupe parlementaire formant l'opposition officielle et 13 minutes pour les membres du deuxième groupe d'opposition.

Collègues, nous allons aujourd'hui entendre: M. De Koninck, à midi; la Direction de la santé publique de Montréal, à 15 heures; le Service de police de la ville de Montréal, à 16 heures; et nous terminons par la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec, à 17 heures.

### Remarques préliminaires

Maintenant, pour les remarques d'ouverture, on commence avec Mme la ministre pour 10 minutes, suivie de chaque groupe parlementaire pour 10 minutes. Mme la ministre.

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Alors, merci, M. le Président. J'aimerais d'abord vous souhaiter la bienvenue à ces consultations particulières qui concernent deux projets de loi que j'ai présentés à l'Assemblée nationale les 14 et

15 novembre derniers, soit le projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, ainsi que le projet de loi n° 55 modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

● (11 h 30) ●

Alors, M. le Président, ça me fait plaisir de saluer l'ensemble des collègues de l'Assemblée nationale, vous remercier d'être là et vous inviter à la plus grande des collaborations parce que ce projet de loi là, il est très important. On parle ici de sécurité routière, donc on parle de sauver des vies humaines. Et je pense que ça nous concerne tous, c'est un enjeu de société et on doit tous se sentir interpellés. Alors, oui, ce projet de loi là peut être bonifié, il peut être... il y aura des amendements, on en convient, on est prêts, et c'est dans ce sens-là, on veut travailler en belle et étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires de l'Assemblée nationale.

Alors, ces projets de lois sont à plusieurs égards le reflet de la volonté de plusieurs partenaires du gouvernement du Québec. Ils sont inspirés par une réalité qui nous frappe et qui nous invite collectivement à une prise de conscience et à l'action. Cette réalité est décrite en long et en large dans nos récents bilans routiers. Elle est caractérisée par un nombre croissant de victimes sur les routes du Québec au cours des dernières années.

Je rappellerai qu'au cours des 30 dernières années le Québec a connu une amélioration importante de son bilan routier. Le nombre de décès sur nos routes est passé de 2 209 en 1973 à 610 en 2001. Néanmoins, alors que le bilan routier de la France, de la Suède et des Pays-Bas continuait de s'améliorer, au Québec, de 2001 à 2006, on relevait une stagnation du bilan quant au nombre de victimes et une hausse du nombre de décès.

En 2006, il y a eu 717 morts, ce qui représentait une augmentation de 9 % comparativement à la moyenne des cinq années précédentes. Le taux de décès par 100 000 habitants était de 9,6 % au Québec. En appliquant le taux de la France au Québec, il y aurait eu 151 décès de moins sur nos routes. En utilisant celui des Pays-Bas, c'est 392 vies qui auraient été sauvées. En considérant celui de l'Ontario, le Québec aurait eu 241 morts de moins.

Dans ce contexte, l'amélioration du bilan routier constitue un enjeu majeur de société. Nous savons que la vitesse et l'alcool au volant sont les principales causes d'accidents avec blessés et décès. Nous savons aussi que, dans 80 % des accidents de la route, le facteur humain est en cause. Voilà des pistes qui nous indiquent la voie à donner à de nouvelles mesures qui iront dans le sens de notre objectif, soit celui de diminuer significativement les nombres de victimes sur les routes et le nombre de drames humains qui en découlent.

Le projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude

est un projet de loi substantiel qui se veut une réponse à cet enjeu de société. Il est le fruit d'une profonde réflexion et des recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière présidée par M. Jean-Marie De Koninck et qui regroupe les représentants de 41 partenaires concernés par l'enjeu de la sécurité routière. J'en profite d'ailleurs pour les remercier pour leur excellent travail accompli au cours des deux dernières années. En s'attaquant aux vrais problèmes, en étant inspiré des avis de plusieurs intervenants, ce projet de loi bénéficie déjà d'un appui important.

En matière de vitesse au volant, les mesures mises de l'avant proposent d'introduire des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse, notamment en doublant les amendes et le nombre de points d'inaptitude. Il est en effet proposé d'augmenter la sévérité des sanctions prévues pour les grands excès de vitesse, qui seront équivalents à des dépassements de 40, 50 ou 60 km/h des limites permises. Les points d'inaptitude et les amendes seront doublés à la suite d'une déclaration de culpabilité à un tel excès de vitesse. De plus, il y aura suspension immédiate du permis pour une durée de sept jours et, dans le cas d'une récidive, pour 30 jours.

En matière d'alcool au volant, nous proposons entre autres de diminuer la limite d'alcool permise à 50 mg, car nous savons qu'entre 0,05 et 0,08 on est jusqu'à cinq fois plus à risque d'être impliqués dans un accident mortel.

Le projet de loi introduit par ailleurs une suspension immédiate du permis de 24 heures pour une personne dont le taux d'alcool est de 50 mg et plus et propose d'augmenter de 30 à 90 jours la durée de la suspension immédiate du permis. D'ailleurs, les provinces et les territoires canadiens, à l'exception du Québec et du Nunavut, administrent un système de suspension du permis de conduire de courte durée.

De plus, les mesures à l'égard des récidivistes qui conduisent avec une alcoolémie supérieure à 80 mg par 100 ml de sang sont au coeur des dispositions du projet de loi qui touchent la conduite avec les facultés affaiblies. Dans tous les cas de récidive, le projet de loi prévoit la saisie du véhicule pour une période de 30 jours. Cette mesure s'ajoute à une révocation du permis pour trois ans dans le cas d'une première récidive et de cinq ans pour une seconde, ainsi qu'à l'obligation de munir son véhicule d'un antidémarrage éthylométrique pour une période de deux ou trois ans respectivement. Par ailleurs, lorsque le taux d'alcool sera supérieur à 0,16, les conducteurs se verront appliquer les mêmes règles que dans les cas de récidive, tout comme celui qui refusera d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix de lui fournir un échantillon d'haleine.

Je propose également la mise en oeuvre d'un projet pilote à l'égard des radars photo et des caméras au feu rouge. Cet aspect du projet de loi prend en considération les préoccupations formulées par les partenaires, notamment les transporteurs. En effet, nous proposons une approche où tout est mis en oeuvre pour faciliter l'identification du conducteur fautif. En ce sens, nous allons plus loin que toutes les autres provinces canadiennes qui ont ces systèmes déjà en place.

Je tiens à rappeler que les sites d'implantation que nous prévoyons seront des endroits où les accidents seront attribuables à la vitesse ou au non-respect des feux rouges. De plus, les usagers de la route seront

prévenus de l'emplacement des caméras et des radars photographiques par une signalisation routière appropriée et par diffusion des sites sur Internet. En un mot, ce que nous voulons, ce n'est pas de piéger les automobilistes, mais de sauver des vies.

Enfin, les sommes provenant des contraventions seront réinvesties dans des mesures de sécurité routière et en soutien aux organismes qui aident les victimes de la route.

Il est aussi proposé d'introduire de nouvelles mesures d'accès graduel à la conduite automobile, notamment l'instauration du cours de conduite obligatoire pour les nouveaux conducteurs, l'imposition du permis de conduire probatoire pour tout nouveau conducteur, incluant les 25 ans et plus, et un accès graduel aux points d'inaptitude pour les moins de 25 ans. Les cours de conduites obligatoires sont également proposés pour la conduite de cyclomoteurs.

Je propose également d'interdire au conducteur l'usage du téléphone cellulaire combiné pendant qu'il conduit et d'imposer des amendes et des points d'inaptitude dans ces circonstances.

Je propose également de rendre obligatoires l'activation des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds ainsi que le réglage de la vitesse maximale de ces véhicules à 105 km/h. Je tiens à souligner que cette mesure est une initiative de l'industrie du camionnage et qu'elle a aussi été annoncée dans le plan d'action sur les changements climatiques.

Voilà, sommairement, l'esprit et le contenu du projet de loi n° 42. L'objectif poursuivi est clair: il s'agit de sauver des vies.

Le projet de loi n° 55, pour sa part, est le reflet des demandes de nos partenaires dont l'objectif est d'apporter des solutions à divers problèmes d'application et d'actualiser le code à plusieurs égards. Plus spécifiquement, ce projet de loi introduit une suspension immédiate du permis de conduire d'une durée de 24 heures pour toute personne qui échoue les tests de coordination physique exigés par un agent de la paix ou qui refuse de s'y soumettre, retirant ainsi de la route une personne à risque.

Ce projet de loi contient également des mesures touchant les limites de vitesse dans les zones scolaires, la signalisation routière et la circulation des véhicules lourds. Il apporte des précisions sur l'utilisation des feux jaunes, clignotants ou pivotants et la présence de véhicules d'escorte pour les véhicules hors normes. Il clarifie certains pouvoirs dévolus aux agents de la paix en matière de circulation et de contrôle du transport des personnes et des marchandises sur route et en entreprise. Il prévoit également des mesures afin de faciliter l'accomplissement de leurs mandats.

De plus, certaines modifications proposées permettraient la mise à l'essai de nouveaux types de véhicules, dont les véhicules à basse vitesse, sur la base de projets pilotes selon certaines conditions. De nouvelles technologies dites propres, développées chez nous, pourraient ainsi être évaluées.

Finalement, ce projet de loi propose des modifications pour améliorer l'efficacité et la qualité des services offerts par la Société de l'assurance automobile du Québec.

En somme, par la multitude de ces mesures, ce projet de loi renforce les règles de sécurité routière et

propose une mise à jour importante et nécessaire du Code de la sécurité routière, et ce, à la lumière des besoins exprimés par de nombreux partenaires. Ainsi, ces mesures ont pour but une meilleure sécurité sur nos routes.

Je suis maintenant disposée à échanger avec vous sur ces projets de loi importants dans le cadre de cette consultation particulière. Merci, M. le Président.

● (11 h 40) ●

**Le Président (M. Bergman):** Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville, pour un temps maximal de 10 minutes.

### M. Pierre Gingras

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Mme la ministre, chers collègues, distingués invités. Je suis très heureux d'être ici, ce matin, afin de parler du projet de loi n° 42, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, la Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Je suis surtout heureux de pouvoir entendre différents groupes qui sont touchés par ces deux projets de loi en consultation particulière. Il est important de le dire, M. le Président, ce sont des personnes qui sont directement touchées par les changements envisagés.

Je veux à l'avance remercier l'ensemble des groupes que nous rencontrerons cette semaine et la semaine prochaine d'avoir accepté l'invitation. Nous les écouterons avec le plus grand intérêt. Les groupes, les organisations que nous allons rencontrer dans les prochains jours nous apporteront leurs opinions, leurs analyses de ces deux projets de loi. Nous sommes très intéressés, en tant qu'opposition officielle, à les entendre, à les questionner sur les impacts qu'aurait sur eux l'adoption des projets de loi n° 42 et n° 55 tels que présentés. Nous aurons plusieurs questions pour eux et nous espérons qu'ils pourront y répondre librement. Nous sommes convaincus qu'ils nous apporteront des commentaires pertinents et des recommandations très intéressantes afin de bonifier les deux projets de loi dont il est question ici. Ce sont eux qui sont les mieux placés pour nous donner leurs commentaires, car ils sont directement touchés par l'application de ces lois.

M. le Président, je veux remercier le gouvernement d'avoir accepté de faire des consultations particulières sur les projets de loi n° 42 et n° 55. Ces projets de loi sont très importants. Ils auront des conséquences majeures sur le Code de sécurité routière et par le fait même sur l'ensemble de la population du Québec. Ces projets de loi, comme je l'ai dit, sont très importants. C'est un travail sérieux qui nous attend et dans le respect des opinions. Et je crois que tous les parlementaires partagent l'objectif de sauver des vies.

Nous espérons que le gouvernement, et plus particulièrement la ministre des Transports, soient ouverts à entendre les recommandations des groupes que nous allons rencontrer dans les prochains jours. Nous souhaitons un climat harmonieux lors de ces consultations particulières.

En lisant le rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, il y a un chiffre qui m'a frappé, c'est l'augmentation de 9 % du nombre de décès sur les routes depuis les cinq dernières années. Je me pose une question cependant: Qui était au pouvoir durant ces cinq dernières

années? La réponse est simple, M. le Président: le Parti libéral. C'est encore une fois un très bon reflet de leur négligence.

Maintenant, si on regarde leur performance dans l'atteinte des cibles qu'ils se sont fixées dans le rapport annuel de gestion sur la réduction du nombre d'accidents, on constate clairement l'échec aussi du gouvernement libéral. Afin de réduire le nombre de décès sur les routes, il faut augmenter le nombre de policiers, il faut augmenter la surveillance routière, la surveillance policière. Ainsi, nous allons augmenter la perception du risque de se faire prendre. Le député de Chapleau d'ailleurs a déclaré ici, en Chambre: Je ne suis pas du tout défavorable à ce qu'il y ait de nouveaux policiers au Québec. Nous voulons avoir de nouveaux policiers. D'ailleurs, un communiqué, le 23 octobre dernier, émis par son ministère, disait la même chose.

Il est très important de mentionner que l'amélioration du bilan routier est un objectif prioritaire. L'année 2006 a fait 717 décès, et il faut absolument réduire le nombre de décès mais également le nombre de blessés, qui était, en 2006, de 50 443.

À ce jour, le bilan de l'année 2007 semble meilleur. Pourquoi? Il faut se rendre à l'évidence, M. le Président: pour améliorer le bilan routier, nous avons misé, en 2007, sur la sensibilisation — l'Année de la sécurité routière — sur la même législation qui existait avant, mais sur une meilleure surveillance policière, une surveillance policière ciblée. Et quels sont les résultats, M. le Président? Une réduction de 17 % du nombre de décès et une réduction de 22 % du nombre de blessés. Mais ce n'est pas une raison pour baisser les bras. Et, malgré la réduction de 17 % du nombre de décès et de 22 % du nombre de blessés cette année, il faut continuer dans le même sens. Chaque vie compte.

Comme le disait la ministre des Transports en commission parlementaire sur l'étude des crédits, la priorité du ministère est la sécurité. Pourtant, selon nous, certaines mesures qui sont proposées dans ce projet de loi ne semblent pas adéquates ou viser la bonne cible, la bonne clientèle, afin de répondre à la priorité gouvernementale qui est la sécurité. Ces deux projets de loi ratent la cible. Il faut cibler les récidivistes et les criminels de la route.

Il est très important de rappeler que les 30 ans de négligence des gouvernements libéral et péquiste ont eu des répercussions capitales sur l'état de nos infrastructures routières, au Québec, et bien sûr sur l'état de nos routes, et sur l'entretien de nos routes. Je voudrais de plus insister sur le fait que, depuis que les libéraux sont au pouvoir, depuis les cinq dernières années, on constate un esprit d'insouciance de leur part: ils amènent des quantités de plans d'action dans divers secteurs où il y a des difficultés au Québec, mais ces plans d'action arrivent trop tard, ne sont jamais applicables. Donc, il va falloir effectivement voir si les mesures proposées dans ces deux projets de loi sont applicables. Facile d'adopter une législation, mais plus difficile, la faire respecter.

Si je prends l'exemple du secteur forestier, les libéraux ont présenté cinq plans d'action pour aider le milieu, alors aussi bien dire que les quatre premiers n'étaient pas bons. Pourquoi ils en auraient écrit quatre si le premier était adéquat? Je me pose la question, M. le Président. Par contre, je ne crois pas que le dernier soit

mieux. Cet exemple nous montre encore une fois que les libéraux essaient d'amener des solutions mais qu'elles ne sont pas toujours adéquates et souvent non applicables.

C'est le cas pour, encore cette fois-ci, plusieurs mesures qui sont présentées dans les projets de loi n° 42 et n° 55, qui modifient le Code de la sécurité routière. Plusieurs modifications qui sont proposées par la ministre des Transports avec ces projets de loi ratent la cible. Elles touchent l'ensemble de la population du Québec, mais ce n'est pas nécessairement eux qu'il faut viser mais plus particulièrement les récidivistes de l'alcool au volant. Ce sont eux qui causent le plus de dégâts sur nos routes. Les chiffres qui sont présentés par la ministre justifient mal les solutions retenues.

M. le Président, j'ai déjà mentionné que nous avons le désir de scinder le projet de loi, et c'est ce que nous proposerons au moment opportun. J'espère que la ministre des Transports sera ouverte à cette possibilité et qu'elle fera les efforts nécessaires à sa réalisation. Je rappelle que nous sommes favorables à plusieurs mesures qui sont contenues dans ces projets de loi. La plupart de ces mesures sont celles de la table. Il faudra voir à mettre de l'avant ce que nous sommes favorables et qu'ils soient adoptés rapidement.

J'aimerais maintenant revenir sur le rapport de la table sur la sécurité routière. M. De Koninck a remis son rapport le 5 juillet dernier. Il faut souligner l'effort que tous ont mis dans la réalisation de ce rapport. Il résulte d'un grand nombre de rencontres, et nous saluons cette initiative et espérons une poursuite des travaux de tous les acteurs de la table. Nous savons que tout ça demande beaucoup de travail de la part de tous et nous les en remercions.

En terminant, M. le Président, je veux encore une fois souhaiter la bienvenue à l'ensemble des groupes qui se déplaceront pour venir nous présenter leurs opinions, leurs impressions et leurs recommandations. Nous les remercions à l'avance de leur présence. Nous aurons plusieurs questions pour eux, et je les remercie également de leur patience à notre endroit. Merci.

● (11 h 50) ●

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le député. M. le député de Beauharnois, pour une durée totale de 10 minutes.

### M. Serge Deslières

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. D'entrée de jeu, je voudrais saluer bien sûr, rapidement, Mme la ministre et tout son personnel qui l'accompagne, les gens qui l'accompagnent, tous mes collègues, les gens de la commission qui vont nous accompagner tout au long de nos travaux. Nous allons avoir à passer beaucoup de temps ensemble et nous allons veiller tard, mais la cause est fort importante, et nous aurons besoin de ces gens-là sans aucun doute.

Bien sûr, à mon tour aussi de saluer les organismes qui tour à tour, au cours des prochains jours, viendront nous apporter leurs lumières. Nous l'avons demandé; le gouvernement, Mme la ministre, a répondu favorablement. Je salue également cette ouverture d'esprit.

M. le Président, le thème de la sécurité sous toutes ses formes prend souvent le dessus dans notre société par périodes, que ce soit au niveau de la sécurité routière, ou de la sécurité financière, ou de la sécurité alimentaire,

ou de la sécurité physique, et, son pendant, on pourrait parler d'insécurité de toutes ces choses-là que je viens de décrire. On voit apparaître dans notre société, au cours des dernières années, ce thème, cette notion, cette valeur qui va chercher les gens dans leur quotidien. Bien sûr, ici, on va tenter de cerner, avec un travail fait minutieusement, rigoureusement, toute la question de la sécurité routière pour l'ensemble de nos concitoyens et concitoyennes, toute la question de l'amélioration du bilan routier, qui nous préoccupe sans partage, bien sûr.

Quant à moi, M. le Président, j'en serai à mon troisième exercice du genre, puisqu'en 2000-2001 j'avais apporté mon concours à la présentation du livre vert, là, où on avait parlé — Mme la ministre s'en rappelle sûrement — de patins alignés, de casques protecteurs, de vitesse excessive, etc., et bien sûr, en 2006, à la Commission des transports — je vois mon collègue, des collègues qui sont ici — nous avons participé avec... de ce genre, même genre d'exercice, on parlait de conditions hivernales, téléphones cellulaires, motocyclistes et bien sûr vitesse sur nos routes. Alors, ce qui fait que c'est toujours... ça me préoccupe au même point, et je veux vous dire tout de suite, d'entrée de jeu, M. le Président, Mme la ministre, que c'est avec beaucoup d'intérêt, avec beaucoup d'ouverture.

Et on le sait tous, que toutes ces questions-là de sécurité routière sont complexes. Vous l'avez dit, ça touche souvent une culture, des valeurs, ça touche des comportements, des attitudes, ça touche l'humain. Alors, il faut tenter de... avoir beaucoup de psychologie pour comprendre un peu les réactions, les comportements, les attitudes des humains. Bien sûr, ça touche aussi toute la technologie, les équipements, les véhicules. Ça touche également notre environnement routier, notre réseau routier, et bien sûr ça touche aussi notre environnement plus large, notre environnement socioéconomique.

Alors, M. le Président, ce que ma formation recherche, c'est un ensemble de mesures équilibrées qui porteront bien sûr sur la prévention, sur la sensibilisation. Deuxième aspect important que nous voulons voir dans ce projet de loi, c'est toute la question de la réhabilitation. Mais, mais, je le dis, nous voulons également que ce projet de loi aille plus loin en termes de mesures de contrôle et d'éléments, j'appellerais, punitifs. Mais, encore une fois, gardez en tête le mot «équilibré». Ce que nous recherchons, ce sont, dans les deux projets de loi — particulièrement dans le n° 42 — ces trois notions-là que nous voulons voir apparaître.

Nous l'avons dit, je le répète ici, M. le Président: Nous sommes en désaccord sur certains éléments contenus dans le projet de loi. Mais, encore une fois, nous avons demandé consultation pour entendre, pour fouiller, pour approfondir. Peut-être qu'on a tort, peut-être que vous avez tort. Puis les gens vont nous apporter, en connaissance de cause, par leurs expériences et leurs compétences, des ajouts d'information qui feront en sorte que nos décisions seront mieux éclairées.

Mais également des manquements. Nous souhaitons, et nous souhaitons toujours, que des éléments qui n'apparaissent pas dans le projet de loi apparaissent. J'en prends quelques-uns, M. le Président, puisque le temps va me manquer. J'en prends quelques-uns. Je pense juste à toute cette publicité agressive des compagnies automobiles qui nous vantent le concept de vitesse-jeunesse-liberté, là. C'est souvent fait de façon très professionnelle,

mais ça nous porte à quoi? À des désastres, à des décès, à des accidents majeurs, tout ça. Toute la question, on en a discuté à maintes reprises, toute la question des pneus d'hiver, de la condition hivernale chez nous — on connaît la rigueur de notre climat. Toute la question de la configuration de notre réseau routier. Vous le savez, et je n'apprends rien à personne, ici, dans toutes les DT, les directions territoriales, il y a des identifications de points noirs, qu'on appelle, des lieux d'accidents à répétition qui causent blessures graves ou mortelles. Nous aurions voulu avoir une stratégie qui apparaisse dans ce projet de loi. C'est absent.

Bien sûr, je le dis et je le répète, nous n'allons pas assez loin concernant les récidivistes, que je qualifie de plaies sociales, tout ça, de délinquants de la route. Quant à moi et ma formation politique, nous souhaitons de cerner encore mieux cette chose. C'est beau de dire: On va mettre une norme de 0,05 à 0,08, quand je regarde le bilan de 2005, au niveau des accidents avec alcool, on enregistre trois décès. De 0,08 à plus 0,15 et plus 0,22 et plus 0,30, on enregistrait 102 décès. Alors, quelle est la cible? Alors, il va falloir, Mme la ministre, M. le Président, en discuter de façon très, très fouillée.

Et bien sûr une des choses qui a été demandée — vous avez apporté une certaine ouverture: toute la question de la baisse des vitesses dans des rues municipales, dans des grandes villes, dans les villes. Je pense que plusieurs demandes à répétition nous ont été faites.

Alors, ce que nous disons aujourd'hui et la grande question cependant qui reste omniprésente: peu importe la qualité de la loi, peu importe la teneur de la loi, si cette loi n'a pas de poignée, elle n'a pas de moyens pour être appliquée, ça restera des vœux pieux. Nous demandons et nous allons le redire et le redire: Où sont les ajouts de forces policières pour faire en sorte que les différents, éventuellement — éventuellement, ne présumons de rien — éventuellement... les éléments contenus dans ce projet de loi et d'autres pourront être appliqués en vue bien sûr d'une plus grande sécurité et d'une amélioration de notre bilan routier.

Et bien sûr je vais m'arrêter là, M. le Président, mais nous aurons à entendre les groupes, tout ça. Mais l'exercice en seconde lecture, article par article, va nous confronter et va nous — comment dirais-je? — je l'espère... apporter des modifications et des ajouts au projet de loi pour le bien-être de notre population. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Bergman):** Il y a une demande, par le député de LaFontaine, pour des remarques. Étant entendu qu'il y a à peu près moins d'une minute qui reste dans le temps du côté gouvernemental, je vous cède la parole, M. le député de LaFontaine, pour une courte période de temps.

#### M. Tony Tomassi

**M. Tomassi:** O.K. Ça va, M. le Président. Alors, merci. Je suis content, comme mon collègue de Beauharnois, d'être ici, avec vous, suite à la commission de 2006 sur la sécurité routière. Et j'ai été agréablement surpris de voir votre ouverture d'esprit à la bonification du projet de loi. Je pense que Mme la ministre a toujours été ouverte à cette façon de faire pour le bien-être de la population.

Je suis un peu déçu, nécessairement, de la position de l'ADQ, sur leur volte-face. Alors, il va falloir être très attentif à leurs propositions parce qu'on n'a pas entendu beaucoup de solutions apportées sur la table: beaucoup de critiques, pas beaucoup de solutions sur la table. Alors, j'ai hâte de les voir et de les entendre parce que c'est un élément qui va être très important.

Quand on parle de sécurité routière, c'est des vies qu'il va falloir qu'on sauve, et ce n'est pas une mesure, ce n'est pas seulement l'ajout de policiers qui va régler le problème. Il y a d'autres mesures qui doivent être mises en place. Et j'espère qu'ils auront...

**Le Président (M. Bergman):** En conclusion, s'il vous plaît.

**M. Tomassi:** ...l'esprit ouvert pour que, quand les gens vont venir nous entendre, que les exemples donnés dans d'autres juridictions puissent les éveiller dans le bon sens des choses et pour faire en sorte que notre bilan routier soit amélioré au Québec. Merci.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. le député. C'était convenu qu'on va suspendre nos travaux à 12 h 30. Mais, d'accord avec les parlementaires de la commission, on va reporter notre suspension jusqu'à 13 heures pour donner le temps d'entendre M. De Koninck et pour avoir des échanges avec lui.

● (12 heures) ●

**Des voix:** Consentement.

#### Auditions

**Le Président (M. Bergman):** Consentement. M. De Koninck, vous avez une période de 15 minutes pour faire votre présentation suivie d'un échange avec les députés de la commission et Mme la ministre. Et les échanges, on va commencer avec le député de Beauharnois pour 13 minutes, suivi de la ministre pour une période de 17 minutes, suivie du député de Blainville pour 15 minutes. Alors, M. De Koninck.

#### M. Jean-Marie De Koninck

**M. De Koninck (Jean-Marie):** M. le Président, Mme la ministre, MM., Mmes les députés, merci de me donner l'occasion de venir vous entretenir de sécurité routière. C'est un sujet qui me passionne. En fait, c'est ma deuxième passion après les mathématiques.

Alors, vous le savez tous, Mme la ministre l'a cité tout à l'heure, que la sécurité routière, c'est un enjeu de santé publique prioritaire pour la société québécoise. D'ailleurs, je ne sais pas si vous avez vu un récent sondage de Léger Marketing qui indiquait qu'en janvier 2007 la sécurité routière était au cinquième rang dans les enjeux de société, d'après la population du Québec. Et, en juillet 2007, après le dépôt du rapport de la table, après l'annonce des mesures de la ministre, etc., c'était devenu le deuxième enjeu de société, après les changements climatiques. Donc, c'est pour dire que c'est vraiment une préoccupation. C'est votre préoccupation, je le vois, mais c'est aussi beaucoup la préoccupation du Québec en entier.

Vous avez en main le rapport de la table, qui a été déposé à la ministre le 5 juillet. Aujourd'hui, je vais

vous présenter certaines des recommandations, surtout celles qui sont en lien avec le projet de loi n° 42.

Vous avez, à l'annexe 1, la composition de la table. Évidemment, je ne la nommerai pas, je n'en ferai pas l'énumération, mais je veux juste que vous constatiez, vous l'avez déjà sûrement constaté, que la composition de la table reflète vraiment toute la société québécoise. Des instances gouvernementales sont représentées bien sûr, les usagers de la route aussi, et il y a des chercheurs en sécurité routière, en santé publique, les divers groupes qui sont représentés à la table. Et c'est vraiment la première fois... Tous ces gens-là travaillaient déjà en sécurité routière, mais c'est vraiment la première fois qu'ils sont réunis à une même instance, là, pour trouver ensemble des solutions pour améliorer le bilan routier.

Le constat de la sécurité routière au Québec, Mme la ministre l'a fait tout à l'heure, je vais quand même insister sur le fait que, si on se compare par exemple avec la France, nous, on a 9,6 décès par 100 000 habitants, alors que la France est rendue à 7,5. Mais elle a déjà été beaucoup plus haut que nous, avant 2002, mais ils ont vraiment attaqué le taureau par les cornes, ils y ont été avec beaucoup de rigueur pour améliorer le bilan routier, et c'est ce que vous vous apprêtez à faire. Donc, continuons dans cette direction-là.

Maintenant, comment faire pour améliorer la sécurité routière au Québec? Je vous dis, d'entrée de jeu, que la planète est un vaste laboratoire de sécurité routière. Et donc, si on veut améliorer notre bilan routier, il suffit tout simplement de regarder ce qui s'est fait ailleurs qui a donné des résultats probants. Et c'est précisément ce qu'on a fait à la table, on a regardé ce qui se faisait ailleurs puis on essaie de l'ajuster au contexte québécois.

D'entrée de jeu, je voudrais que vous soyez d'accord avec moi que la formule gagnante en sécurité routière, c'est toujours sensibilisation, donc éducation, sensibilisation, promotion de la sécurité routière, ensuite législation et enfin contrôle. Vous avez tous abordé ces sujets-là tout à l'heure, dans le fond, mais je vous dis que, dans chacune des recommandations qu'on fait à la table, on a toujours cette préoccupation-là, ce créneau-là à la tête. Il faut toujours voir à ce que chaque mesure qu'on propose, chaque recommandation, pour qu'elle soit valable, il faut vraiment qu'on considère ces trois axes-là: la sensibilisation, la législation puis le contrôle. Je vais y revenir plus tard.

Commençons avec la vitesse au volant parce que, bon, vous le savez, l'alcool et la vitesse au volant, c'est au moins la moitié des accidents sur les routes. Donc, à la table, on s'est vraiment préoccupé beaucoup de vitesse. Et je vais vous donner des chiffres qui sont particulièrement éloquentes. La vitesse est en cause dans 37 % des accidents mortels. En milieu urbain, le risque d'être impliqué dans un accident double à chaque 5 km/h au-dessus de la limite permise. Ça veut dire que, si vous roulez à 75 dans une zone de 50, vous êtes 32 fois plus à risque qu'un conducteur qui respecte la limite de vitesse, donc aussi dangereux qu'un conducteur avec les facultés affaiblies. Quand c'est en milieu rural, l'équation est un peu moins forte, mais quand même, à 30 km/h au-dessus de la vitesse affichée, vous êtes 18 fois plus à risque que le conducteur qui respecte la limite de vitesse.

Et il y a une statistique qui est uniforme sur la planète: à chaque fois qu'on diminue sur les routes la vitesse moyenne des usagers, et je ne parle pas de diminuer les limites de vitesse, là, à chaque fois qu'on diminue sur les routes la vitesse moyenne des usagers de 1 km/h, on améliore le bilan routier de 3 %. Et c'est une règle qui est linéaire, c'est-à-dire que, si on diminuait de 5 km/h, on améliorerait le bilan routier de 15 %. C'est particulièrement éloquent, et la France a réussi à le faire.

Aussi, les gens ne savent pas ça, mais la probabilité de décès lors d'un impact... Quand on a un impact à 90 km/h et qu'on en a un autre à 110 km/h, la différence dans les conséquences est dramatique. À 90 km/h, la probabilité de décès d'un occupant est de 40 %. 20 km/h de plus, à 110 km/h, vous allez dire: Bien, ça va être quoi? 50 %, 60 %? Non, c'est 90 %. C'est à cause de la formule énergie cinétique, que vous connaissez tous: l'énergie, c'est la moitié de la masse multipliée par la vitesse au carré. Les gens ne sont pas conscients de ça, ils s'imaginent: Je roule juste 20 km/h de plus, ce n'est pas beaucoup plus grave. C'est effectivement très, très grave.

Donc, à la lumière de ces chiffres-là, on est arrivé avec quatre recommandations sur la vitesse. La première — ça a l'air d'être un refrain, mais c'est important, ça doit être là toujours: la sensibilisation, informer les gens sur les chiffres que je viens de vous donner. On a commencé à le faire dans les médias, ça a donné des résultats. Le député de Blainville l'a mentionné tantôt, l'Année de la sécurité routière, ça a été beaucoup une opération de sensibilisation et de surveillance policière, mais beaucoup une opération de sensibilisation, et ça a donné des résultats importants. On s'enligne, j'espère, pour avoir une centaine de morts de moins qu'en 2006. Mais ce n'est pas suffisant. On devrait en avoir 300 de moins, là, si on voulait vraiment faire notre travail comme il faut.

La deuxième recommandation, c'est d'encadrer la publicité des constructeurs automobiles. Le député de Beauharnois l'a mentionné tout à l'heure, c'est certainement une recommandation importante et qui est en cours de fonctionnement. Je ne sais pas si... On n'a peut-être pas besoin d'un projet de loi pour ça, mais certainement qu'il faut s'en occuper.

Troisièmement, des sanctions plus sévères pour les gens qui conduisent trop vite, en particulier ceux qui font des grands excès de vitesse.

Et, quatrième, notre quatrième mesure pour contrer la vitesse, c'est probablement le navire amiral de notre rapport, c'est l'introduction des photoradars, le projet pilote de photoradars qui a donné des résultats très probants dans 70 pays à travers le monde. Vous avez ces statistiques-là à la page 17, là, on l'explique à cet endroit-là. Et particulièrement l'exemple de la France est très éloquent. Ils ont amélioré, eux, en quatre ans leur bilan routier de 43 %, pendant que le nôtre, au niveau des décès mortels, s'est détérioré de 15 %. Ils l'ont amélioré de 43 %, et les Français attribuent 75 % de ce succès-là à l'introduction des photoradars.

Le premier réflexe de qui que ce soit qui entend parler du photoradar, c'est qu'il est contre, c'est clair. Mais, quand on réfléchit, lorsqu'on se fait expliquer pourquoi la mesure est nécessaire, le nombre de vies sauvées et de blessés graves épargnés... Autrement dit,

lorsque les gens sont plus informés, ils deviennent pour. Vous avez sûrement à la main le sondage omnibus qui a été fait par la Société de l'assurance auto et qui indique que le photoradar maintenant reçoit l'approbation de 80 % des Québécois. Je pense que c'est très éloquent. Souvenez-vous, en 1999, c'était seulement de 59 %. Là, on est rendu à 80 %. Et c'est pourquoi? C'est parce qu'on en parle... Moi, j'en parle souvent, et les gens commencent à comprendre pourquoi.

Et effectivement le projet pilote suggère, dans le rapport, les grands paramètres suivants. Le choix des sites est important, il faut que ce soit un réel problème de sécurité routière lié à la vitesse. Présignalisation des sites, ce n'est pas des pièges, c'est entendu qu'il faut que ce soit annoncé. Les sommes perçues réinvesties en sécurité routière, je pense que tout le monde va être d'accord avec ça, ce n'est pas pour enrichir les coffres de l'État, ce serait une catastrophe si c'était ça, il faut que ce soit réinvesti en sécurité routière. Et il faut qu'il y ait un bon plan de communication. J'ai l'air de me répéter, mais il faut expliquer aux gens pourquoi on le fait, leur utilisation, la pertinence et les bénéfices escomptés.

Puis justement, au sujet des bénéfices escomptés, vous avez, à la page 18, des exemples de différents pays qui ont introduit le photoradar: en Australie, par exemple, il y a une baisse de 30 % des décès, le chiffre global des décès sur les routes, de 1989 à 1990; le Royaume-Uni, accidents mortels et décès réduits de 42 % sur quatre ans; la France, baisse des accidents mortels de 30,6 % de 2002 à 2004.

Pourquoi ça marche? Parce que le radar photo multiplie le niveau de surveillance en France — et je prends les chiffres de la France avec les 1 500 radars photo qu'ils avaient — multiplie le niveau de surveillance par un facteur 500, un facteur qui serait impossible à atteindre avec la seule surveillance policière. Tout le monde est d'accord, ça prend de la surveillance policière, ça, c'est certain. Mais, si on voulait avoir le même résultat, un facteur 500, avec la surveillance policière, le budget du Québec y passerait au complet, là, c'est clair.

● (12 h 10) ●

Les mesures pour contrer l'alcool au volant. Bon, 32 % des décès sur les routes sont causés par l'alcool au volant. Dans notre rapport, on vise deux cibles, puis c'est important de s'attaquer aux deux cibles. Il y a les récidivistes bien sûr, tout le monde est d'accord avec ça, mais il y a le conducteur imprudent aussi. Il y a une statistique qu'il est bien important de comprendre, celle de la SAAQ: 81 % des condamnations consécutives à un accident sont des premières offenses. D'accord, les récidivistes, c'est vrai que c'est important, mais n'oublions pas l'autre catégorie de gens, les gens ordinaires.

Dans nos mesures, les six mesures qu'on a recommandées s'adressent essentiellement aux deux clientèles. La première, c'est demander aux poursuivants publics d'être plus sévères pour les peines et les demandes de remises en liberté, et je pense que le ministre de la Sécurité publique a déjà agi dans ce sens-là. Augmenter la perception du risque d'être intercepté, davantage de contrôles policiers, c'est extrêmement important; on n'a pas de photoradar, là, pour les gens qui conduisent en état d'ébriété, ça prend davantage de contrôles policiers. Sensibilisation, informer la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies;

si j'ai l'occasion plus tard, j'en parlerai dans la période de questions. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies. Accroître la sévérité des sanctions en particulier pour les conducteurs au-dessus de 160 mg d'alcool par 100 ml de sang. Demander à Transports Canada d'inscrire l'antidémarrateur éthylométrique passif comme équipement standard dans tous les véhicules.

Ensuite sur le cellulaire au volant, bien, toutes les études démontrent que l'usage du cellulaire au volant est une source importante de distractions cognitives et visuelles. Notre recommandation, à la page 23, c'est de favoriser l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du cellulaire au volant.

Pour les nouveaux conducteurs, on demande de renforcer les règles d'accès graduel à la conduite en préservant la mobilité des nouveaux conducteurs, mais en étant plus sévère à l'égard des conducteurs fautifs. Ça, ça se fait partout sur la planète. La recette pour améliorer le bilan routier des jeunes, c'est de leur donner leur permis de conduire à la graine sur une longue période de temps, et on le fait, là, jusqu'à l'âge de 25 ans.

Au niveau de l'environnement routier, on propose la mise en place d'un projet pilote de caméras au feu rouge selon les mêmes paramètres que le radar photographique. Puis c'est important encore une fois d'informer la population. Dans le sondage que vous avez ici, 82 % de la population est d'accord pour les caméras au feu rouge. C'est évident, écoutez, ça touche les gens qui brûlent les feux rouges, qui frappent des piétons. Les municipalités le demandent à grand renfort parce qu'elles se préoccupent évidemment de leurs citoyens.

Donc, en conclusion, vu qu'il me reste juste deux minutes, j'insiste sur le fait que les 23 recommandations de la table ont obtenu le consensus des 41 membres. Je pense que c'est un effort... ça a demandé beaucoup d'efforts pour arriver là, ça a demandé beaucoup de discussions, mais je suis très fier de dire que toute la table s'est mise d'accord sur les 23 recommandations.

Je vous souligne également que le projet de loi n° 42 va tout à fait dans le sens des recommandations de la Commission des transports et de l'environnement de 2006. En juin 2006, la Commission des transports et de l'environnement a déposé un certain nombre de recommandations en ce qui a trait, entre autres, au radar photographique, à l'interdiction du cellulaire, le combiné, et les limiteurs de vitesse à 105 km sur les routes. Donc, dans la Commission des transports, je reconnais d'ailleurs des visages des gens qui étaient là sur la Commission des transports à l'époque, vous étiez d'accord avec ces trois mesures-là, je vous le rappelle, je suis certain que vous ne l'avez pas oublié...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. De Koninck (Jean-Marie):** ...mais c'est pour dire quand même que c'était... ça a été...

**Une voix:** ...

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Non, non, mais je le dis à tout le monde, je pense que c'est... non, mais je suis content que vous... On a fait, à la table, un travail

qui a déjà été étudié. Alors, on a endossé, d'une certaine façon, les mesures qui ont été proposées par les trois partis. Moi, je suis très content qu'on ait eu cet appui-là pour certaines des mesures en tout cas.

Puis par ailleurs je vous signale que certaines des mesures dont on vient de parler, parce que je pense que ça s'appelle bien la Commission des transports et de l'environnement, là, certaines des mesures qu'on vient de parler auront un impact qui va bien au-delà de la sécurité routière, en particulier celles qui ont pour objectif de ralentir la vitesse moyenne sur nos routes. Le fait de réduire la vitesse moyenne sur les routes va grandement contribuer à diminuer l'effet de serre. Je donne juste un exemple, la mesure du 105 km/h. Puis ça, je prends ça dans les documents — une minute, O.K. — pour le projet de loi du gouvernement, là... je ne sais pas si c'est un projet de loi pour les changements climatiques. La recommandation du 105 km/h était déjà là. Et c'est là que j'ai pris les chiffres, et je vous les rappelle. En baissant la vitesse des camions à 105 km/h en moyenne sur les routes, par véhicule, on économise 8 500 litres d'essence. Multipliez ça par 116 000 camions, ça donne à peu près 1 milliard de litres d'essence. Puis je vous rappelle qu'on dépense, on achète 12,1 milliards de litres d'essence par année au Québec. Il y en a 1 milliard qui serait économisé... juste les camions, là, O.K.? Si on diminue la vitesse moyenne sur les routes avec la règle que je vous ai dite tantôt, on baisse de 1 km/h la vitesse moyenne, on améliore le bilan routier de 3 %. Il y a aussi un effet sur les gaz à effet de serre, et on pourrait économiser là un autre 2 milliards de litres d'essence. Donc, je ne sais pas ce que les compagnies pétrolières en penseront, vous pourrez toujours les subventionner si elles perdent trop d'argent, mais les Québécois vont économiser chacun entre 200 \$ et 400 \$ par année, dans leurs poches, si, du jour au lendemain, ils roulent moins vite.

Donc, en terminant, je vous dis qu'on a tous intérêt à agir rapidement parce que, pendant qu'on discute et qu'on épilogue, je le dis souvent dans les médias, ça, pendant qu'on discute et qu'on... c'est peut-être correct qu'on discute, là, mais, pendant qu'on discute puis on épilogue, les gens meurent sur les routes. Donc, c'est le temps d'agir et d'agir intelligemment mais sans perdre trop de temps. Merci de votre attention. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. De Koninck. M. le député de Beauharnois, pour une période de 13 minutes.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. De Koninck, bienvenue autour de cette table. On sent que votre passion, elle n'est jamais érodée. Merci, au nom de tous les citoyens du Québec, pour votre engagement face à cette question de la sécurité. On vous voit encore une fois passionné, et c'est bon de vous entendre.

M. De Koninck, vous avez fait mention, dans votre présentation... 2007, bilan 2007 qui n'est pas terminé, on voit apparaître, là, une embellie. Et, vous l'avez dit, et M. Harbour l'a dit, une des causes principales, sinon la cause principale, était due au fait qu'il y avait eu plus de surveillance policière, plus de contrôles routiers, en tout cas toute la panoplie qu'on peut connaître, tout ça. Donc, la

prétention de l'opposition, et je l'ai dit dans mes remarques préliminaires: s'il n'y a pas plus de contrôles routiers, plus de surveillance policière, peu important les éléments qui sont contenus dans les... du nouveau projet de loi, dans les projets de loi de la modification du Code de la sécurité routière, il y aura là quelque chose de manquant. Si on n'a pas les moyens, les poignées pour faire la surveillance nécessaire de ces lois, de ces mesures, on n'améliorera pas grand-chose, là. Condition sine qua non.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** C'est ça, ça fait partie... C'est le créneau dont je parlais tantôt: sensibilisation, législation, contrôle. Là, vous parlez du contrôle. Effectivement, il faut continuer à faire beaucoup de sensibilisation, peut-être en faire plus que ce qu'on faisait, là. L'Année de la sécurité routière a été un bel exemple de sensibilisation. Vous êtes en train de dire qu'il faut, tout le monde... Je pense que ce que j'entends du discours, c'est qu'il faut resserrer la vis. Ça, c'est la législation. Mais, en bout de ligne, le contrôle est essentiel, sinon ça ne donne rien de faire des législations sévères si on n'a pas, en bout de ligne, le contrôle. Le contrôle pour la vitesse, il peut se faire par les photoradars, mais il faut qu'il se fasse aussi par la surveillance policière. Puis, pour l'alcool au volant, il n'y a pas 56 façons, c'est la surveillance policière. Il faut augmenter chez l'automobiliste la perception du risque de se faire intercepter, se faire intercepter pour la vitesse, se faire intercepter pour l'alcool au volant, et ça, c'est la surveillance policière. Il faut que le citoyen ait l'impression, là, qu'il est surveillé. On est tous humains, et puis ça passe par là.

Donc, moi, je l'ai dit souvent, ça prend davantage de surveillance policière. Et, dans l'Année de la sécurité routière, ils l'ont fait. Les forces policières, tant au niveau municipal qu'au niveau provincial, ils ont vraiment investi beaucoup en sécurité routière. Ils ont fait leur surveillance policière de façon stratégique, à des bons endroits, et ça a donné des résultats, on le voit, les chiffres parlent par eux-mêmes, effectivement.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauharnois.

● (12 h 20) ●

**M. Deslières:** Donc là, on a mis la table pour ce faire, pour qu'il y ait des actions et une amélioration de notre bilan routier sur l'ensemble des mesures. La condition sine qua non: ça nous prend plus de policiers, plus de surveillance policière. Donc, une réponse dans ce sens-là du gouvernement déterminera sa volonté véritable de faire de la sécurité routière un véritable enjeu et d'améliorer notre bilan routier.

M. De Koninck, le temps passe rapidement, je veux vous amener sur la question de photoradar. Vous nous avez associés à différentes commissions, et tout ça. Je veux tirer la ligne où elle se doit d'être tirée. J'ai dit, et ma formation politique l'a dit et répété: Nous sommes d'accord pour une expérience pilote qui va être circonscrite dans les lieux, dans le temps et par une évaluation, parce qu'il nous apparaît un danger d'aller trop vite. Dans ma tête à moi, là, c'est une quinzaine d'endroits spécifiques où il y a eu des évaluations, où il y a peu ou pas de possibilité de surveillance policière,

où il y a accidents et vitesse répétés, où vraiment on a analysé et on a pris le temps de dire: Le seul moyen, le moyen de dernier recours, c'est l'implantation de photoradars.

Est-ce qu'il n'y a pas un danger, c'est le sens de ma question, parce que je vous voyais dire: Bien là, on perd du temps, puis tout ça, mais il n'y aurait pas un danger, comme ça s'est produit ailleurs, dans certains pays où il a fallu retirer à cause de technologies, d'autres, ça a été mal implanté, différentes causes... Mais le fait est demeuré, c'est qu'on a dû retirer la technologie du cinémomètre, du photoradar, et recommencer, et il y a eu un grave problème d'acceptation sociale par ces manquements-là, en allant trop vite. Alors, c'est pour ça que je dis que notre position à nous, c'est une expérience pilote d'une quinzaine sur le réseau routier, aux bons endroits, et tout ça.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Bien, écoutez...

**M. Deslières:** Je voudrais vous entendre, M. De Koninck.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Oui. L'expérience pilote, c'est ce qu'on a recommandé, à la table, on demande de faire un projet pilote. On n'a pas spécifié le nombre. On n'a pas spécifié le nombre, alors ça, je vous laisse choisir ça. Effectivement, il ne faut pas aller trop vite dans le sens... Moi, je pense qu'il faudrait aller vite pour décider de le faire, le principe au moins, mais, quant à l'implantation, ça, je fais confiance aux experts, les gens du ministère des Transports qui... on regarde comment... Ce que vous êtes en train de dire, c'est qu'il ne faut pas faire les mêmes erreurs qu'ailleurs. J'espère qu'on ne fera pas les mêmes erreurs qu'ailleurs. Mais effectivement il y a tellement d'endroits où ça a été implanté qu'on a suffisamment de modèles pour savoir comment le faire puis comment bien le faire pour ne pas, après quelques mois, être obligé de le retirer: On n'avait pas pensé à ça, on n'avait pas pensé à ça.

Effectivement, il faut bien le faire, il faut bien informer la population, s'assurer du degré d'acceptabilité — on est sur la bonne voie, là, on voit les chiffres — bien expliquer aux gens à quoi ça va servir, quels résultats que ça donne, les endroits à risque, il faut bien les... Il faut que ce soient effectivement des endroits où il y a des accidents liés à la vitesse, et ainsi de suite. Donc, je pense que... Écoutez, on dit essentiellement la même chose, là: il faut le faire, puis il faut bien le faire.

**M. Deslières:** Mais, nous, vous et moi, on dit peut-être la même chose, M. De Koninck, mais Mme la ministre m'a étonné quand elle nous a dit dans la même conférence de presse: Une expérience pilote, mais sauf que, si les municipalités, et tout ça, en veulent puis le demandent, on l'évaluera. Donc, on n'est plus dans l'expérience pilote, là, on est dans l'implantation totale. Et les dangers qui sont adjacents à ça, c'est que ça devienne des caisses enregistreuses, là, et la perception, on va perdre la perception et l'acceptation sociale d'un tel moyen pour améliorer notre bilan routier. Merci, M. le Président.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Écoutez, ça, c'est clair que les argents qui sont récoltés, c'est pour

réinvestir en... Il faut que ce soit dans un budget transparent, il faut que ce soit dans un budget transparent pour qu'on voie où vont les argents. Ils vont pour payer le système, puis, une fois que le système est payé, bien il faut que ça aille pour la sécurité routière. Donc, c'est clair qu'il faut que ce soit transparent.

Le nombre de 15, moi, je vais vous dire bien honnêtement, j'aurais souhaité qu'il soit un petit peu plus élevé que ça. Le gouvernement a décidé d'aller avec 15, moi, j'aurais souhaité que ce soit un petit peu plus élevé que ça pour qu'on ait vraiment un projet pilote qui soit probant, là, qu'on puisse l'expérimenter comme il faut à différents endroits. Je vous laisse... c'est vous autres qui allez décider du nombre exact, je suis certain, mais, moi, j'aurais souhaité un nombre assez élevé pour qu'on puisse avoir des résultats intéressants. C'est comme quand vous faites un sondage, quand vous pouvez consulter assez de monde, bien vous avez des résultats scientifiques plus intéressants. Alors, c'est un petit peu le même principe.

**M. Deslières:** Quel était le chiffre que vous aviez en tête?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Vous voulez vraiment savoir le chiffre que j'avais en tête?

**M. Deslières:** Oui, bien sûr.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Je vais décevoir la ministre, je vais décevoir tout le monde. Moi, j'avais pensé à une centaine de projets pilotes, une centaine d'endroits, pour qu'on puisse avoir vraiment un résultat intéressant. C'était ça, le chiffre que j'avais en tête.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauharnois, vous avez encore un autre cinq minutes.

**M. Deslières:** Cinq minutes?

**Le Président (M. Bergman):** Oui.

**M. Deslières:** Je vous remercie. M. De Koninck, je vous amène à une de vos recommandations concernant le taux d'alcoolémie. Vous dites dans votre rapport — je suis à la page 49: «Sanctions administratives pour un taux d'alcoolémie entre 0,05 et 0,08 mg d'alcool par 100 ml de sang.» Et vous nous dites: «Étudier la possibilité de retirer de la route les conducteurs représentant un danger d'accident», et tout ça. Et vous nous dites: «Discussions et analyses à venir.» Avez-vous été surpris que la ministre, malgré votre rapport, ajoute cet élément-là directement dans le projet de loi, puisque vous nous dites: La table n'a pas encore décidé, n'a pas encore fini ses analyses?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Ça dépend à qui vous parlez, là. Le président de la table... Évidemment, moi, je représente la table. À la table, on n'a pas opté pour le 0,05. On a dit effectivement, comme vous l'avez lu, là, qu'il fallait en discuter davantage. Mais, si vous me demandez, à moi, si je trouve que c'est une bonne nouvelle que la ministre aille dans ce sens-là... Si ça améliore le bilan routier, puis c'est clair que ça l'améliorerait d'après les scientifiques, l'Institut national

de santé publique dit que, si on baissait de 0,08 à 0,05, on sauverait 10 décès au Québec, bon, multipliez par sept pour les blessés graves... C'est sûr que plus les gens ont consommé de l'alcool, plus ils augmentent le risque d'être impliqués dans un accident avec blessés. Puis les chiffres de la SAAQ nous disent: À 0,05, on est deux fois plus à risque et, entre 0,05 et 0,08, on est jusqu'à cinq fois plus à risque d'être impliqué dans un accident avec blessés.

Donc, si vous me dites: Est-ce que vous... Est-ce que je pense que la mesure de 0,05 va améliorer le bilan routier au Québec? Moi, je pense que oui. C'est la tendance internationale. Au Canada, on est déjà rendu là; aussi au niveau international. En Europe, la plupart des endroits, c'est 0,05. La Suède, c'est 0,02. Il y a des pays à 0,00. Puis, en 2010, on s'enlève partout en Europe pour 0,02. Donc, la tendance est là d'amélioration, de baisser le taux d'alcoolémie. Donc, si vous me demandez à moi si c'est une mesure qui peut améliorer le bilan routier, bien, certainement que ça va l'améliorer.

**M. Deslières:** Bien, je suis votre raisonnement, M. De Koninck: Pourquoi ne pas aller à 0,02?

**Une voix:** Pourquoi pas zéro?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Ah oui! Effectivement. Écoutez...

**M. Deslières:** Zéro, tolérance zéro.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Regardez, là, on discute ici... On discute du 0,05, c'est clair qu'on va y arriver, au 0,05, un jour, c'est clair, puis peut-être éventuellement à 0,02.

**M. Deslières:** 0,02.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Oui, oui, puis peut-être éventuellement, à 0,02, on va y arriver. Je pense que c'est clair parce que la société... Regardez, 97 % des gens disent que ça n'a pas de bon sens, conduire avec les facultés affaiblies. Mais, quand les gens seront renseignés sur le fait que c'est excessivement dangereux de consommer deux verres d'alcool puis de prendre le volant... Regardez, je regarde les statistiques de la SAAQ qui disent que les premières perturbations sont constatées dès 0,02. L'alcool affecte le cerveau déjà à 0,02. Ça affecte le champ visuel, la perception latérale des objets. Même avec un taux d'alcoolémie très faible de 0,05... On perd la perception du relief, de la profondeur, des distances, le temps de réaction augmente. Même à 0,05... Regardez, le conducteur sobre, il prend une seconde pour réagir. À 0,05, il prend déjà une seconde et demie. Ça, c'est les chiffres de la SAAQ, là.

Alors, écoutez, c'est une décision qu'on a à prendre comme société: Est-ce qu'on laisse aller sur la route des gens qui sont deux, ou trois, ou quatre fois plus à risque d'être impliqués dans un accident avec blessés? Peut-être qu'on va dire: Ce n'est pas grave. Mais, un jour, on va y arriver, c'est sûr. Peut-être que ce n'est pas le temps tout de suite, mais, un jour, on va y arriver. Moi, ce qui me désole comme observateur, c'est: Pourquoi est-ce qu'il faut qu'on attende d'être toujours

les derniers? Là, au Canada, tout le monde y est, là. O.K.? Pourquoi il faut attendre d'être les derniers? C'est un petit peu...

**M. Deslières:** Mais, moi, ce qui me désole, M. De Koninck...

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Allez-y, allez-y.

**M. Deslières:** ...puis je comprends votre explication...

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Oui, oui.

**M. Deslières:** ...sauf que je regarde juste le rapport 2005, là, le bilan, là, on nous indique, on parle de décès avec l'alcool: trois décès, 0,05-0,08; 28, 0,08-0,15; et 74, 0,15. Est-ce qu'on ne devrait pas mettre l'accent et la cible absolue sur ces éléments-là plutôt que sur le...

**Le Président (M. Bergman):** En conclusion, s'il vous plaît.

**M. Deslières:** ...0,05-0,08? On laisse passer le 0,08 et plus, 0,15, 0,22, puis tout ça, cette plaie sociale encore, les récidivistes bien sûr, et là on s'attaque aux 0,05-0,08.

**Le Président (M. Bergman):** En conclusion, s'il vous plaît.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** En conclusion. Écoutez, on est tous d'accord qu'il faut concentrer nos efforts sur le 0,08 et plus, c'est sûr, c'est clair dans le rapport. Écoutez, le risque est énorme à 0,08, puis malheureusement il y a encore beaucoup de gens qui... Moi, ce qui me... Hein?

**Une voix:** 0,15, 0,16.

● (12 h 30) ●

**M. De Koninck (Jean-Marie):** 0,16, on l'a, on a une mesure à 0,16, effectivement. Moi, ce qui me désole un petit peu des fois dans ce discours-là, c'est que souvent les gens qui sont à 0,07, 0,08, ils sont là, puis ils disent: Oui, mais c'est les récidivistes, c'est les récidivistes. Oui, mais il y a eux aussi, là, qui conduisent dans un état pas correct pour... et qui sont dans un état d'alcoolémie qui n'est pas correct et qui est à risque. Et ils disent: Oui, mais il y a pire que moi, il y a les récidivistes. Comprenez-vous ce que je veux dire? Il y en a qui mettent ça sur le dos des autres. Ils regardent les autres qui sont plus graves, qui ont un comportement effectivement plus grave qu'eux autres, mais ils ont quand même, eux, un comportement à risque. Alors, je suis bien d'accord qu'on parle des récidivistes, mais il y a aussi M., Mme Tout-le-monde. N'oubliez pas, 81 % des gens fautifs à 0,08 — donc, ils ne sont pas loin du 0,07, 0,06 — 81 % des gens qui sont impliqués dans un accident où il y a de l'alcool en cause, c'est leur première offense. Ce n'est pas les récidivistes.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. De Koninck. Mme la ministre, pour une période d'échange de 17 minutes.

**Mme Boulet:** Alors, je ne sais pas si le collègue de Beauharnois nous... en fait, si Serge... monsieur... nous quitte, alors je vais lui dire merci. Mais j'aurais bien aimé que vous soyez là pour entendre les réponses à nos questions également.

**Une voix:** ...

**M. Deslières:** Non, je vais vous lire, je vais vous lire. Non. Merci à vous. Excusez-moi, là. C'est vraiment un contretemps...

**Une voix:** ...

**M. Deslières:** Non, même pas, même pas.

**Le Président (M. Bergman):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci, M. le député de Beauharnois, merci, M. De Koninck. Alors, moi, je vais, d'entrée de jeu, faire deux précisions par rapport à l'intervention du collègue de Beauharnois. Premièrement, on a parlé de publicité, et je voudrais le dire au bénéfice de tous les parlementaires qui sont ici: On est très sensibles et très préoccupés par les publicités des entreprises. Ce n'est pas à l'intérieur de la loi parce qu'on pense et on sait que, pour intervenir au niveau de la publicité, ça ne passe pas nécessairement par un projet de loi. Mais c'est pour vous dire qu'effectivement il faut encadrer les publicités qui sont véhiculées par les constructeurs de véhicules motorisés. Et ça fait partie d'une des recommandations de la table présidée par M. De Koninck et qui a un plan d'intervention qui est actuellement en cours.

Ce qu'on veut, c'est s'assurer que les messages ne valorisent pas les comportements à risque et s'assurer également qu'on peut mettre en évidence la sécurité ou un comportement sécuritaire. Et on a quelques exemples. Je ne nommerai pas la compagnie, mais il y a une compagnie automobile qui le fait actuellement, qui est en train de mettre en valeur les éléments sécuritaires de son véhicule. Et je pense que c'est une tendance et qu'on va en voir de plus en plus dans les années à venir.

Alors, ce qu'on a fait, en collaboration avec la SAAQ, il y a des discussions actuellement pour encadrer, sur une base volontaire évidemment. Ça passe par les normes canadiennes de la publicité. Et ce qu'on veut, c'est qu'on ajoute aux normes canadiennes de la publicité sur les véhicules un code d'éthique qui va nous permettre d'encadrer et de préciser, là, les éléments qu'on veut retrouver dans ces publicités-là. Alors, c'est vraiment... On est déjà en train de faire cette démarche-là, et on va même... Il y a une rencontre qui est prévue à très court terme avec les fabricants d'automobiles qu'on retrouve chez nous, au Québec, surtout, et pour leur demander d'être plus sensibles et d'être plus proactifs dans cette nouvelle vision ou dans cette nouvelle image qu'ils doivent véhiculer à travers la population du Québec.

L'autre élément également qui est important, si on parle de présence policière, et je vais assurément avoir à le redire souvent durant la commission parlementaire, on comprend, M. De Koninck l'a dit, c'est la sensibilisation, la législation et le contrôle. On est tous d'accord avec le fait que ça prend davantage d'effectifs policiers.

Alors, quand même que l'opposition ramènerait toujours ça sur la table, on est d'accord. Comme gouvernement, on a appuyé la motion qui a été déposée dans ce sens-là. Il faut réévaluer le nombre d'effectifs policiers. Mon collègue de la Sécurité publique a dit qu'il regardait cette situation-là, cette problématique-là, cette question-là et qu'il était pour revenir à très court terme avec un plan d'action. Alors, on est d'accord que toute loi est bonne dans la mesure où on a suffisamment d'effectifs ou de policiers pour permettre que ces mesures-là puissent être contrôlées par les policiers. Et la perception également des gens de se faire prendre est un élément déterminant dans la réussite ou dans l'objectif qu'on s'est fixé au niveau de la sécurité routière.

Alors, moi, M. De Koninck, je vais revenir sur... Bien, en fait, je suis contente de vous avoir entendu sur le 0,05. Je vais revenir sur les photoradars, M. De Koninck, si vous me permettez, et l'industrie du camionnage, qui nous dit qu'elle elle trouve que, si elle doit identifier son conducteur, c'est un problème au niveau administratif, que ça devient lourd à gérer, et ce qu'elle souhaite, c'est qu'on aille avec les points PEVL.

Alors, les points PEVL, je suis convaincue qu'ici il n'y a pas nécessairement beaucoup de gens qui comprennent ce que c'est. Mais j'aimerais ça que vous nous donniez, bien, premièrement, ce qui se fait ailleurs, comment on applique les photoradars ou les caméras feu rouge par rapport au camionnage et quelle est votre vision, quelle est... la vision de M. De Koninck que je veux par rapport à cette industrie-là, comment elle devrait être traitée quant à la mise en place des photoradars et des caméras feu rouge. Quelle est votre opinion, M. De Koninck?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Bien, écoutez, moi, je pense qu'il faut tous être sur un pied d'égalité, en particulier pour la mesure du radar photo. Vous savez ce que ça fait qu'en France beaucoup de gens se sont ralliés au radar photo, la population s'est ralliée, c'est qu'il y a toute la question d'équité. C'est-à-dire que tout le monde est sur un même pied d'égalité. Alors, vous savez... Ce que je veux dire, c'est qu'un peu partout sur la planète il y a le facteur humain: le policier qui intercepte... Puis c'est très correct, là, c'est très gênant de se faire arrêter par un policier, puis il faut que ça continue comme ça. Mais malheureusement, des fois, dans certains pays, à certains endroits, peut-être chez nous aussi, selon votre statut social, si vous êtes un juge ou un policier, ou ci, ou ça, vous avez peut-être un petit passe-droit, là. Mais, avec le photoradar, il n'y a pas de passe-droit, c'est un ordinateur qui prend la plaque puis c'est un ordinateur qui vous envoie la contravention. Alors, que vous soyez juge, policier, ou Jean-Marie De Koninck, ou peu importe, vous allez payer comme tout le monde. Alors, il y a un sentiment d'équité, là, qui est très important, qui fait que ça a rallié. Dans toutes les populations, ça a été un facteur important d'approbation de la population envers le photoradar.

Donc, je pense que c'est la même chose pour l'industrie de la route: les camionneurs, les taxis, il faut que tout le monde soit sur le même pied d'égalité. Que ce soit un chauffeur de camion ou M., Mme Tout-le-monde, s'il y a interception, il faut que le fautif paie. En France, ce qui arrive, c'est que, bon, l'industrie reçoit la

contravention. Elle a le choix de l'acheminer à son employé pour qu'il paie ou alors elle paie tout simplement la contravention. Mais il faut que la contravention soit payée. Alors, dans l'esprit de la population, en tout cas, moi, les commentateurs que j'ai eus... C'est sûr que, s'il y avait deux poids, deux mesures, le citoyen ordinaire paie l'amende, l'entreprise n'a que des points PEVL — apparemment qui font très mal à l'entreprise, ça je suis d'accord, là, je comprends — mais la perception du grand public... malheureusement, à ce moment-là, le sentiment de l'équité, on le perdrait. Alors, je ne sais pas si je réponds à votre question, Mme la ministre, là, mais je pense qu'il faut préserver ce sentiment d'équité là.

**Le Président (M. Bergman):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** M. De Koninck, je vais revenir également sur les photoradars, là, parce que je pense que c'est vraiment un point déterminant, là. Premièrement, c'est important de redire à la population que, contrairement à ce que prétend l'ADQ, c'est que l'argent ne va pas dans les poches du gouvernement. Vous l'avez bien dit, et ça a toujours été notre engagement de retourner ces argents-là en mesures de sécurité routière. Et on a même ouvert la porte à venir en aide aux organismes qui accompagnent ou soutiennent les victimes de la route, les polytraumatisés. Et, contrairement également à ce que dit l'ADQ, il n'est pas question de mettre ça juste sur des autoroutes. Alors, M. De Koninck, c'est ce qui a toujours été convenu: des endroits accidentogènes. On sait que la majeure partie des accidents se passent souvent sur le réseau routier municipal, donc il était question d'en mettre sur des collectrices, sur toutes sortes de routes finalement qui ont des profils différents mais qui sont des sites ou des endroits accidentogènes.

Ce que dit également mon collègue de l'ADQ, M. De Koninck, et j'aimerais vous entendre là-dessus, il dit que finalement les photoradars, ça crée plus d'accidents que ça n'en évite. Alors, j'aimerais ça vous entendre là-dessus. Parce qu'il dit que les gens s'emboutissent et que finalement les gens ralentissent avant le photoradar puis réaccélérent après. Alors, j'aimerais ça que vous me disiez... Parce que ça a donné de très bons résultats ailleurs, alors j'aimerais ça que vous me disiez, là, c'est quoi, la réalité par rapport à cette perception-là qui est véhiculée par l'ADQ.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Peut-être que le député a dit ça pour les caméras feu rouge, parce que, pour les photoradars, ce n'est pas une source d'accident, là. Je pense que tout le monde ralentit, surtout quand on les annonce comme il faut. Ils vont être sur Internet. L'intention est là que ce soit annoncé, même à deux reprises. Et ceux qui se feront prendre dans le photoradar, ce sera bien, vraiment, parce qu'ils auront couru après — moi, je les appelle des volontaires, là. Écoutez, si on est honnête puis on les annonce comme il faut, ceux qui se feront prendre, ce sont ceux qui voudront subventionner le système.

Maintenant, c'est clair que ça ne cause pas d'accidents, mais peut-être que le député voulait parler des caméras feu rouge. Et, soyons honnêtes, effectivement, les endroits où on a installé des caméras feu rouge la première fois, le bilan final, c'est quoi? C'est

qu'il y a une diminution de 59 % des accidents latéraux, des collisions à angle droit, et une augmentation des collisions arrière de 33 %, qui sont moins graves, évidemment. Alors, le bilan total, c'est qu'il y a moins d'accidents graves. Et les accidents arrière, on comprend pour quoi, c'est que les gens freinent: là, ils sont énervés, ils savent qu'il y a un photoradar puis ils freinent. C'est temporaire, parce qu'encore une fois ces affaires-là sont annoncées, et tout. Puis, écoutez, vous comprenez très bien qu'une collision arrière, c'est beaucoup moins grave qu'une collision latérale, à angle droit.

Donc, partout, puis là je prends les chiffres des États-Unis aussi, à peu près la moitié des États américains ont testé les photoradars... caméras feu rouge c'est-à-dire, et effectivement, dans l'ensemble, ils sont satisfaits du résultat, parce qu'on sauve des vies humaines. Et, les collisions arrière, on s'en fout, quand c'est les piétons qui sont en cause, là, la vie des piétons, là, qui sont sauvés aussi. Alors, dans l'ensemble... Donc, c'est ça, la nuance à apporter, là: ce qui cause les accidents, ce n'est pas les photoradars, là, mais les caméras feu rouge, de façon temporaire, pour les collisions arrière.

● (12 h 40) ●

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Marquette.

**M. Ouimet:** Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. De Koninck. Moi, j'ai comme préoccupation, comme l'ensemble des parlementaires autour de la table, de bien cerner les préoccupations de nos collègues d'en face. Dans un contexte de gouvernement minoritaire, si on veut faire en sorte que la législation soit adoptée, je pense qu'on a tout intérêt à bien cerner les préoccupations qui ont été évoquées par nos collègues.

Il y avait la préoccupation de notre collègue député de Beauharnois sur les pneus d'hiver. Il en a fait part dans ses remarques préliminaires. Je remarque que, dans le rapport que la table a déposé, vous n'avez pas vraiment de recommandation précise à ce sujet-là. Alors, j'aimerais vous entendre davantage, et est-ce que vous avez des statistiques à ce sujet-là? Est-ce qu'il y a une cause... Avez-vous des données?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Oui. Bien, effectivement, à la table, c'est un sujet qu'on veut étudier. Encore une fois, la table, on a travaillé pendant un an et demi, on aurait pu continuer encore un autre six mois, neuf mois, une autre année pour épuiser tous les sujets de sécurité... toutes les façons possibles d'améliorer la sécurité routière. Mais, à un moment donné, on s'est dit: Aïe! il faut passer à l'action, là. C'est un petit peu l'essence de ma conclusion tout à l'heure, là: pendant qu'on discute, on discute, les gens meurent sur les routes; il faut passer à l'action. Alors, on s'est dit... Écoutez, on a couvert quand même une bonne partie des causes principales d'accidents sur les routes: l'alcool au volant, la vitesse, le cellulaire, etc., les jeunes. Là, on va «parker» les autres problèmes puis on les étudiera plus tard.

Mais, pour ce qui est de la question des pneus d'hiver, effectivement, c'est clair que les gens qui roulent avec des pneus quatre saisons, ils sont à risque. Ils sont même quatre fois plus à risque d'être impliqués dans un accident. Je pense que c'est quelque chose... le chiffre que j'avais, c'est: 10 % des gens ont, sur leur

véhicule, des pneus quatre saisons l'hiver, et ils sont impliqués dans 38 % des accidents. Donc, ils sont vraiment plus à risque d'être impliqués dans un accident.

Mais la bonne nouvelle dans tout ça, c'est qu'avec toutes les mesures de... toutes les actions de sensibilisation qu'on a faites on a vraiment amélioré beaucoup le taux de port des pneus d'hiver, si vous me permettez: on est rendus à 90 %. Puis on parlait de loin, on était à 50 %, 60 %. Donc, s'il y a vraiment un domaine de la sécurité routière où les actions de sensibilisation ont été «winner», excusez-moi l'anglicisme, là, elles ont vraiment donné des résultats intéressants, c'est dans la sensibilisation au fait d'installer des pneus d'hiver sur les véhicules.

Donc, moi, ce que j'ai entendu des spécialistes en sécurité routière, c'est que vous faites bien avec ça, allez-y, continuez dans ce sens-là avec la sensibilisation. Mais peut-être que, quand on va se réunir, la table, ils vont peut-être dire autour de la table: Oui, c'est bien beau, là, mais il faudrait essayer de se rendre à 100 % puis, pour ça, bien, il y a les moyens... il va falloir être plus sévère, obliger... Par exemple, une question qu'on aimerait, par exemple, qu'on envisagerait, c'est obliger les locataires de véhicule à mettre des pneus d'hiver sur leur véhicule. Actuellement, l'usager qui loue un véhicule, il est obligé de payer un supplément pour avoir un véhicule avec des pneus d'hiver. Alors ça, c'est une chose qu'on envisage, à la table, d'obliger les locataires de véhicule à installer des pneus d'hiver de façon systématique sur leur véhicule lorsque l'hiver arrive. Alors, c'est un petit peu ça, le portrait, là, pour les pneus d'hiver.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Marquette.

**M. Ouimet:** Une question rapide: Avez-vous des données, par rapport aux autres provinces canadiennes, sur l'obligation d'avoir...

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Je vous dis bien honnêtement, je ne l'ai pas.

**M. Ouimet:** Vous ne l'avez pas.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Certainement qu'au ministère ils ont ça, par contre.

**M. Ouimet:** Merci.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de LaFontaine.

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. M. De Koninck, bienvenue. Et je vous dirais de reprendre le rapport de la Commission des transports et de l'environnement 2006. Et, contrairement à ce que le député de Beauharnois nous avait... lors d'une question, la semaine passée, à la ministre, qui avait dit que la commission avait fait une recommandation d'obliger l'installation de pneus d'hiver sur les routes, c'était complètement faux, là. On n'avait jamais demandé... On avait proprement dit que les locataires de voiture devaient installer des pneus d'hiver sur leur véhicule de location, et les entreprises qui transportaient des gens, ça veut dire les autobus, le

taxi et le transport lourd. Alors, c'était une des recommandations qu'on avait faites. Puis ça allait dans ce sens-là parce que les gens étaient venus nous dire que les pneus d'hiver, c'est bien beau en hiver, sauf que le pneu d'hiver en été est aussi dangereux qu'un pneu d'été en hiver. Alors, s'il fallait régler la question... le pneu d'hiver l'hiver, c'était le sens inverse. Alors, c'était la question de la sensibilisation qui était importante.

Je voudrais vous revenir sur la question de l'alcool parce que c'est un élément qui est très important, et le parti de l'opposition en fait leurs choux gras pour dire qu'il faut s'attaquer aux récidivistes. Et c'est un élément important, il faut, oui, s'attaquer à eux, il faut des mesures. Puis je pense que le projet de loi apporte une réponse qui peut-être ne va pas assez loin. Il va falloir peut-être aller plus loin. Tant mieux. Si les gens veulent qu'on aille plus loin, on peut aller plus loin. Mais, dans tout ça... Et je crois que vous avez fait mention tantôt pour dire que 80 % des gens qui sont impliqués dans un accident et l'alcool est en jeu, c'est des gens qui sont à leur première infraction. Alors, c'est bien beau de dire: Les récidivistes, les récidivistes, mais il faut prendre des mesures.

Puis je pense que le point de baisser ça à 0,05, c'est de sensibiliser encore plus les gens. Quand le Québec a été dans la direction de dire: Il faut dire: À 0,08, on n'a plus d'alcool et le volant, les gens ont été sensibles et ont modéré leur consommation. Alors, est-ce qu'à 0,05 on va faire en sorte que les gens vont encore plus modérer? Et vous avez complètement raison, là: l'alcool puis le volant, ça ne devrait pas aller ensemble.

**Le Président (M. Bergman):** M. De Koninck.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Rapidement, rapidement. Écoutez, ce que vous êtes en train de faire, là, de discuter pour ou contre le 0,05, vous rendez déjà service à la population. Parce que, là, il y a bien des gens qui se questionnent sur leur consommation d'alcool puis s'ils devraient prendre le volant. Parce qu'on est en train de dire — puis, moi, je vais clarifier ça, les statistiques, je vais clarifier les statistiques sur le 0,06, 0,07 — quels sont les effets sur la conduite automobile de consommer de l'alcool à ce niveau-là. Je vais l'expliquer que c'est dangereux, puis vous me donnez la chance de l'expliquer. Bien, déjà, on a sauvé des vies, je pense, déjà, le fait d'en parler, le fait d'en discuter de cette chose-là. Parce qu'il faut que la population chemine dans cette direction-là. Bien beau toutes les lois qu'on va mettre, ce qui est important, c'est que la population fasse sienne un comportement raisonnable au volant. Et je pense que le fait de discuter de cette question-là, peu importe la façon que vous allez trancher, le fait d'en discuter, vous êtes en train de sauver des vies sur les routes.

**Le Président (M. Bergman):** Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Il reste combien de temps, M. le Président?

**Le Président (M. Bergman):** Une minute.

**Mme Boulet:** M. De Koninck, je veux apporter des précisions, des chiffres, je pense, qui sont très intéressants.

À chaque année, on compte... en fait, en 2006, 792 000 infractions au Code de la sécurité routière. Alors, de ces infractions-là, il y a 0,5 % des infractions qui sont dues à des récidivistes. Alors, vous avez tellement raison quand vous dites: Oui, il faut s'attaquer aux récidivistes, et ça, je pense que, bien au-delà de la loi qu'on passe aujourd'hui... Il y a des notions pour les récidivistes. C'est également le travail des juges, des procureurs de donner des sanctions plus sévères. C'est ce qu'on a demandé au ministre de la Sécurité publique. Mais, bien au-delà du 0,5 % de gens qui sont récidivistes, en termes d'infractions, sur les 790 000 infractions au Code de la sécurité routière, je pense que, le projet de loi, il faut qu'il s'attaque à l'ensemble des éléments, que ce soient M. et Mme Tout-le-monde qui se font prendre entre 0,05 et 0,08, à ceux qui font des problèmes de vitesse, à tous les éléments. Finalement, ce qu'on voulait, c'est faire un projet qui englobait l'ensemble des éléments qui peuvent nous permettre, en les additionnant, en les mettant les uns avec les autres, de pouvoir améliorer notre bilan de la sécurité routière et ultimement de sauver des vies humaines.

Alors, c'est important, les récidivistes, on y croit profondément qu'il faut intervenir à ce niveau-là. Maintenant, il y a l'ensemble de la population également qui sont responsables des 790 000 infractions au Code de la sécurité routière, c'est à ces gens-là également que s'adresse le projet de loi.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, Mme la ministre. M. le député de Blainville.

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. M. De Koninck, un excellent rapport, comme je le disais bien avant. Qui a imprimé ce rapport? Qui a imprimé le rapport?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Qui l'a rédigé, vous voulez dire?

**M. Gingras:** Rédigé et imprimé.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** C'est le ministère des Transports qui l'a imprimé.

**M. Gingras:** Le ministère des Transports?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Oui.

**M. Gingras:** O.K. J'y reviendrai. Sensibilisation, législation, contrôle, la ministre l'a mentionné, et vous l'avez mentionné dans votre rapport, vous l'avez mentionné sur chacune des mesures qu'il y a une complémentarité entre ces trois thèmes. Sensibilisation, je crois, est faite très bien par la SAAQ, cette année en particulier, avec des publicités-chocs des fois, qui réveillent une société. Au niveau de la législation, comme on l'a vu cette année, la législation est appropriée pour avoir réduit de 17 % le taux de victimes et de 22 % le taux de blessés. Donc, c'est arrivé, cette année. S'il y a un contrôle...

**Une voix:** ...

**M. Gingras:** M. le Président, le député me dérange, là, en parlant comme ça.

**Le Président (M. Bergman):** ...M. le député de Blainville.

● (12 h 50) ●

**M. Gingras:** Donc, cette année, le contrôle a été augmenté, a été ciblé de façon à pouvoir avoir un meilleur impact de nos mesures.

Dans les mesures proposées par la ministre, et j'y reviens rapidement, la mesure plus sévère pour contrer la vitesse excessive, effectivement, je crois qu'on est d'accord, et c'était une recommandation de la table. La mesure plus sévère pour contrer l'alcool au volant, je crois que la table a fait des recommandations, et la ministre a été... alors que 41 personnes se sont entendues à faire des recommandations au gouvernement, la ministre est allée d'un tout autre côté. L'obligation pour les nouveaux conducteurs de suivre des cours de conduite et l'introduction de nouvelles mesures d'accès graduel au permis de conduite, on achète. Effectivement, on a vu le bilan routier pour les nouveaux conducteurs, qui est désastreux, avec le nombre de titulaires de permis et le nombre d'accidents. L'introduction de limiteur de vitesse à 105, on a des questions, mais on est cependant pour parce qu'on parle aussi d'environnement.

Maintenant, si on revient au sujet qui nous préoccupe actuellement, dont la discussion a fait l'objet de débats depuis le début de votre présence, l'alcool au volant, Mme la ministre parlait tantôt... en introduction, elle a comparé le Québec, 9,6 décès par 100 000 habitants, comparativement à la France, avec 7 point quelques. J'ai toujours de la difficulté quand le gouvernement ou les experts citent des chiffres sans tous les citer. Si on veut comparer des pommes avec des pommes, il aurait fallu comparer le Québec avec la Grande-Bretagne, parce qu'en Grande-Bretagne le taux d'alcoolémie permis est de 0,08, comme il l'est actuellement au Québec. Et, c'est drôle, en Grande-Bretagne, c'est 5,6 décès par 100 000 habitants. La ministre n'en a pas parlé de ça, là, qu'avec 0,08 tu peux avoir un taux de 5,6 décès par 100 000 habitants. Elle a parlé plutôt de celui de la France, à 7,6, qui était plus élevé, mais il était à 0,05, pour favoriser la mesure qu'elle essaie d'introduire.

Maintenant, avant de baisser le taux d'alcoolémie au volant et si on revient à la législation, le contrôle — la sensibilisation, la législation et le contrôle — il y a un organisme, qui est Educ'alcool, qui vous a influencé dans la rédaction de votre rapport. Et vous êtes venu à la conclusion qu'il y avait cinq mesures importantes avant de penser à modifier le taux d'alcoolémie: demander aux poursuivants publics d'être plus sévères, augmenter la perception du risque d'être intercepté...

Parlons-en, du risque d'être intercepté. Quand on compare le Québec — parce que la ministre aime ça — avec d'autres administrations, on constate qu'il se fait beaucoup moins de contrôle intensif sur les routes du Québec que partout ailleurs. Je donne des exemples, vous allez frémir. Ailleurs dans le monde, plus de conducteurs testés dans les contrôles routiers qu'au Québec. Par tranche de 100 000 habitants: au Québec, 28; en Finlande, 15 000; en France, 12 500; en Suède... excusez, 12 500 en Suède; et 1 000 au Royaume-Uni. 28 au Québec. Si les gens n'ont pas la perception d'être pris, ils vont prendre le volant avec 0,08, et 0,08, c'est combien, chez nous, dans les décès? Et, quand on dit que la mesure rate la cible: 84 % des conducteurs qui sont décédés

avaient plus de 0,08 % d'alcool, alors que 6 % avaient entre 0,05 et 0,08.

Donc, c'est là qu'on dit: Votre recommandation était appropriée, les mesures que la table a recommandées étaient appropriées. La direction, l'improvisation dont a fait preuve le gouvernement... ou la vitesse à laquelle le gouvernement veut implanter une mesure comme celle-là est inappropriée. Avant de baisser le taux légal d'alcoolémie au volant, il faut implanter des mesures intermédiaires qui sont reconnues pour rendre les lois les plus efficaces possible. Les gens le disent: On conduit à 0,08 puis on a plus de chances de gagner à la 6/49 que d'être intercepté. M. De Koninck, on est d'accord avec votre rapport, on est d'accord avec les mesures, mais pourquoi vouloir aller trop vite?

**Le Président (M. Bergman):** M. De Koninck.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Merci d'être d'accord avec notre rapport, je suis content de voir qu'on a...

**M. Gingras:** ...en tout cas, j'y reviendrai.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Oui, O.K. Merci d'être d'accord. Le point que vous soulevez sur la surveillance policière, effectivement, l'étude de la SAAQ, la dernière étude de la SAAQ montre que les gens, au Québec, n'ont pas une grande perception du risque de se faire intercepter pour l'alcool. Ils pensent qu'ils peuvent s'en sauver, puis effectivement, malheureusement, il y en a qui prennent des chances. Effectivement, dans notre rapport, on demande d'augmenter le contrôle policier en matière d'alcool au volant. Donc, c'est clair, là, c'est comme une vérité de La Palice, là, connaissant le comportement humain des gens, malheureusement il y en a qui prennent des chances, puis, s'ils savent qu'ils ont plus de chances de se faire intercepter parce qu'ils entendent parler qu'il y a des contrôles policiers un peu partout, bien ils vont prendre moins de chances puis il va y avoir moins d'accidents. Donc, je suis d'accord avec ça.

Mais, encore une fois, si vous me demandez: On devrait-u aller avec le 0,05?, c'est sûr que, juste pour la sécurité routière, on devrait le faire, même avec votre 6 %, là, qui est faible, mais c'est quand même des décès, ça, là. Alors, dans une optique d'améliorer constamment le bilan routier, c'est sûr qu'on devrait aller de l'avant avec. Est-ce qu'on est prêt pour ça? Peut-être pas.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Blainville.

**M. Gingras:** Mais touchons d'abord la cible de 0,84 %.

Deuxième question. Au niveau de l'environnement routier, vous dites, dans les recommandations de la table, d'agir en priorité aux endroits du réseau qui sont en dimensions restreintes mais qui sont les lieux de concentration anormale d'accidents. Plus de 30 % des accidents arrivent sur le réseau du ministère et par des sorties de route. Et vous dites: «Il s'agit en effet d'une des interventions les plus rentables [en termes de réduction] d'accidents pour un investissement donné», et vous précisez que le ministère a failli, au fil des ans, d'entretenir le marquage, le marquage effacé, le marquage

des routes non marquées. Et, à 30 % des décès, il n'y a pas des cibles qui sont beaucoup plus faciles à atteindre?

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Vous avez raison quand vous parlez d'environnement routier. Effectivement, il y a des efforts qui doivent être faits pour améliorer l'environnement routier pour améliorer le bilan routier. Je comprends votre chiffre du 30 %, mais il faut faire attention pour ne pas le mettre en opposition avec le 80 % comportements humains. Dans le 30 %, il y a des comportements humains d'effectués aussi, là. Mais vous avez raison que les accidents graves ont lieu dans des endroits à risque, ça, je suis entièrement d'accord, et ça devrait être corrigé. Alors, c'est effectivement dans nos recommandations. On encourage le ministère à aller de l'avant et à réparer les points noirs, et ainsi de suite.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Gingras:** ...après.

**Le Président (M. Bergman):** Excusez. M. le député de Beauce-Nord. M. le député de Beauce-Nord.

**M. Gingras:** En ce qui concerne le cellulaire, autre élément, autre élément qui a été... où la ministre passe à côté de la recommandation de la table, la table a dit: On n'a pas de chiffre, on a de la difficulté à faire une recommandation, et ce qu'on aimerait, dans un premier temps, c'est que les rapports d'accident soient modifiés pour qu'on puisse s'appuyer sur quelque chose pour pouvoir faire des recommandations au gouvernement. Donc, c'est la recommandation de la table, sur laquelle on adhère, mais ce n'est pas la recommandation ou le projet de loi de la ministre qui compte interdire les cellulaires à main. Donc, c'est là qu'on dit: Politique du bien paraître. Parce que vous savez fort bien, et c'est écrit, que la distraction est cognitive et n'est pas mécanique et que cette mesure-là adoptée peut laisser l'impression de sécurité en parlant au mains-libres et peut être plus dangereuse que de ne pas en avoir adopté, M. De Koninck. C'est une des...

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Effectivement, on a demandé que, sur les rapports de police, ce qui n'existe pas à l'heure actuelle, sur les rapports de police, il y ait une case pour cocher, comme il y a une case pour la vitesse, pour l'alcool au volant, qu'il y en ait une pour le cellulaire pour qu'on ait plus de données effectivement pour convaincre les gens puis avoir un meilleur portrait de la situation. Mais on s'est basés sur les études scientifiques. L'INSPQ dit — l'Institut national de santé publique — que c'est dangereux d'utiliser le cellulaire au volant, tant le combiné que le mains-libres, effectivement. Mais la raison pour laquelle, à la table, on n'a pas pu recommander l'interdiction complète du cellulaire, c'est que les policiers disaient: Écoutez, si vous interdisez le mains-libres, on ne saura pas comment faire pour détecter si quelqu'un était... s'il est en train de chanter au volant ou s'il est en train de parler au cellulaire, d'une part, puis, d'autre part, bien, toute l'industrie du camionnage, taxi pour qui c'est un outil de travail important et qui ne peuvent pas faire sans. Alors, la ministre a décidé de

faire un premier pas dans ce sens-là. Moi, je pense, c'est un premier pas important, là, pour amener...

● (13 heures) ●

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Gingras:** ...

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Blainville, s'il vous plaît.

**Une voix:** O.K., c'est beau.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord, trois minutes.

**M. Grondin:** Merci, M. le Président. Alors, je vais être obligé d'aller vite, là. Écoutez, je regardais vos données sur les accidents, là, dans l'année 2006-2007, je regarde au mois de janvier, il y a eu 45,9 % des accidents qui ont été faits là; février, 40 %. Ensuite, en mars-avril, on baisse, moins 49 %, moins 23 %, moins 32 %, moins 32 %. Alors, on voit que les accidents sont causés l'hiver, la plupart des accidents. Il y en a l'été, c'est sûr, mais la grosse partie de nos accidents ou... le bilan routier de 2006-2007, il y a eu une augmentation de 45 % et 40 %.

On parle des pneus d'hiver, moi, je pense, qui est une mesure qu'il faut qui soit là, mais il y a aussi, je suis persuadé... On fera un test ici, aujourd'hui, là, mais je prends une auto avec une transmission ordinaire, là, on s'en va sur la route, dans un chemin glacé, vous arrivez dans une courbe, vous lâchez le gaz, puis il y en a 90 % qui vont prendre le champ. Parce que, sur une transmission ordinaire sur une auto, quand vous lâchez l'accélérateur, les roues compressent et virent en envers, et vous perdez le contrôle.

Alors, il y a peut-être des mesures qu'on pourrait adapter, soit donner des cours de conduite, ou montrer aux gens comment chauffer en hiver, ou faire... Ça a déjà été, ça a déjà été sur des autos, ça, quand on lâchait l'accélérateur, que l'auto tombait au neutre. Je ne sais pas si vous avez déjà vu ça, mais ça a déjà été là. Aujourd'hui, on ne l'a plus sur les autos, mais ce serait une des conséquences... Puis on parle souvent de la France, la Suède, puis tout ça, mais comment est-ce qu'ils ont d'originaux puis de chevreuils qui traversent les routes en France? Comment est-ce qu'ils ont de viaducs qui tombent en France? Est-ce que c'est comptabilisé?

**Le Président (M. Bergman):** M. De Koninck.

**M. De Koninck (Jean-Marie):** Rapidement, juste apporter un bémol à votre statistique de tout à l'heure — elle est correcte, là — quand vous dites que la majeure partie des accidents sont l'hiver, mais il faut faire attention parce que, dans l'esprit du grand public, ça veut dire: Ah! bien, l'été, on est correct, c'est juste l'hiver. Attention, la majeure partie — vous le demanderez à la SAAQ — la majeure partie des accidents mortels ont lieu l'été, à cause principalement de la vitesse, les gens roulent vite l'été, il fait beau, puis etc., puis de l'alcool, parce que les gens ont tendance à fêter un petit peu plus l'été, quand il fait beau, prendre plus de bières, ainsi de

suite. Donc, c'est vrai, vous avez raison que la majeure partie des accidents sont l'hiver, d'où la question des pneus d'hiver, c'est vrai que c'est important, mais la majeure partie des accidents mortels, c'est l'été. C'est juste la petite nuance que je voulais apporter.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. De Koninck, pour votre présentation, pour votre contribution.

La Commission des transports et de l'environnement suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 13 h 3)*

*(Reprise à 15 h 3)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à tous les membres de la commission... À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je demande à tous les membres de la commission ainsi qu'au public de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Je vous rappelle que le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, et sur le projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Avant qu'on commence, le député de Chomedey nous joint. Il n'est mentionné comme un remplacement ce matin. Alors, avec le consentement des membres de la commission, on accepte qu'il est avec nous pour les délibérations. Consentement?

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Bergman):** Comme président, je mentionne que le député nous joint, le député de Chomedey.

**M. Gingras:** Ça prend un consentement.

**Le Président (M. Bergman):** Est-ce qu'il y a consentement du deuxième groupe d'opposition?

**Des voix:** ...

**M. Gingras:** ...effectivement, je pense, la pertinence du député de Chomedey à notre table.

**Le Président (M. Bergman):** Consentement est donné?

**M. Gingras:** Consentement.

**Le Président (M. Bergman):** Alors, je souhaite la bienvenue à la Direction de santé publique de Montréal. Dr Drouin, bienvenue. Si vous pouvez identifier les personnes qui vous accompagnent.

### Direction de santé publique de Montréal (DSP de Montréal)

**M. Drouin (Louis):** Oui. Je suis accompagné du Dr Patrick Morency, de mon équipe, qui est épidémiologiste dans le domaine des traumatismes, puis de M. François Thérien, qui vont m'assister pendant la période de questions, s'il y a des questions très techniques.

**Le Président (M. Bergman):** Vous avez 15 minutes pour votre présentation, qui est suivie par un échange avec la ministre et les députés de la commission pour une durée de 45 minutes. Alors, c'est à vous le micro pour votre présentation de 15 minutes.

**M. Drouin (Louis):** Bon. Je vous remercie beaucoup et je remercie les membres de la commission d'avoir accepté de nous recevoir à brûle-pourpoint. On a eu notre réponse hier, à 3 heures, et on vous présente le mémoire qu'on a préparé ce matin.

Je suis responsable d'une équipe, à la Direction de la santé publique, qui est le secteur Environnement urbain et santé. Et nous, ce qu'on fait exactement, on est composés d'environ une quinzaine de personnes, professionnels, chercheurs, épidémiologistes, et on regarde vraiment l'impact du bâti sur la santé des citoyens montréalais. Et, lorsqu'on parle de bâti, c'est les systèmes de transport, entre autres, avec toutes les conséquences qu'on a, entre autres au niveau des blessés de la route, mais aussi toute la question des logements insalubres, question des changements climatiques et de la qualité de l'air.

Donc, la question de la prévention des traumatismes routiers, c'est une question qui est omniprésente actuellement à Montréal. On est très préoccupés parce qu'il y a énormément de blessés. Et, depuis les trois dernières années, avec notre équipe, qui est une équipe à la fois de recherche et d'intervention parce qu'on est associés avec l'Université de Montréal et l'Université McGill, on a commencé à regarder plus spécifiquement pourquoi il y en a tant, et quelles sont donc les principales causes, et, si on avait une stratégie globale de prévention des traumatismes routiers à Montréal comme au Québec dans son ensemble, quelles seraient les meilleures stratégies, les plus efficaces. Donc, ce qu'on vous présente aujourd'hui, c'est le résultat de nos réflexions mais aussi de la consultation de la littérature scientifique internationale à cet effet.

Donc, le premier constat, je suis médecin, puis ce qu'on m'a dit toujours: La dose fait le poison. Donc, pour ceux qui ont fait de la pharmacie, en pharmacologie, je pense que c'est un thème qu'on connaît très bien. Et, lorsqu'on parle de dose — parce que je pense à Mme la ministre, qui était, je crois, pharmacienne — en fait ce qu'on dit, et c'est répertorié dans toute la littérature internationale: L'augmentation du parc automobile, du nombre de déplacements et des distances totales parcourues en automobile expose l'ensemble des usagers de la route, conducteurs, passagers, piétons et cyclistes, à une probabilité accrue de collisions, de blessures et de décès. C'est sûr que, si vous vivez dans un environnement où il n'y a aucune voiture, il n'y aura pas d'accident. Plus il y a des voitures, plus la probabilité d'occurrence augmente de façon exponentielle. Le contraire est également vrai.

Donc, on regarde la croissance du parc automobile au Québec entre 1987 et 2004, et ce qu'il faut bien comprendre: si on prend les chiffres 1998-2003, vous avez une augmentation de 10 % du parc automobile et une augmentation de 3 % de la population. Donc, le parc est en pleine croissance. Et, comme conséquence, entre 1998 et 2003, on n'est pas surpris, ce sont les blessés de la route dans les différentes régions du Québec, où on a une moyenne qui passe de 16 % à 29 % d'augmentation du nombre de blessés de la route, complètement en corrélation avec l'augmentation des déplacements et des voitures en circulation. Donc ça, c'est un élément important. Si on regarde à Montréal, entre autres: 10 926 blessés de la route et on est rendu, en 2003, à 12 800.

Ici, on l'illustre par rapport aux quartiers montréalais. Pour ceux qui vivent à Montréal, on a un graphique qui démontre... Mettons, à Ville-Marie. Vous vivez dans le quartier Ville-Marie, près du pont Jacques-Cartier, il y a en moyenne 1,4 million de véhicules-kilomètres par jour, et vous avez 900 piétons blessés par jour. Et, si vous allez dans les quartiers où les déplacements automobiles sont les plus bas, comme les quartiers de l'Ouest-de-l'Île, vous avez évidemment beaucoup moins de blessés de la route. Ce même graphique, on peut le refaire pour les cyclistes et pour les usagers de la route, les conducteurs d'automobiles. C'est une courbe qui est linéaire. Enfin, mon collègue dit: 900 sur cinq ans.

● (15 h 10) ●

L'autre élément important... Donc ça, c'est le premier concept. Le deuxième concept: l'importance des facteurs environnementaux. Les causes environnementales sont souvent sous-estimées dans l'analyse des causes d'accident. Si vous prenez les rapports de police, c'est la faute d'untel, il y avait de l'alcoolisme au volant. Mais on regarde rarement, dans l'analyse des causes, les causes environnementales immédiates. Ce piéton ou ce cycliste, ce conducteur, il circulait dans quel environnement routier? Quels sont les éléments de l'environnement routier qui peuvent poser problème?

C'est comme quand qu'on est en milieu de travail et on fait une analyse d'accident du travail. On peut regarder le comportement du travailleur, mais il faut regarder aussi la machine. Donc, c'est toute la relation entre l'environnement, l'individu et l'énergie qui est dégagee lors de l'accident. Le comportement de l'automobiliste est largement déterminé par l'environnement routier dans lequel il circule, et évidemment agir sur l'environnement est la stratégie la plus efficace pour prévenir les accidents.

On prend encore la situation de Montréal, localisation des piétons blessés à Montréal, 1999-2003. Vous regardez sur ce graphique. Pourquoi il y en a beaucoup plus dans le centre-ville? Première réponse: il y a énormément de circulation. Deuxième réponse: ce sont beaucoup des enfants, des adultes qui utilisent davantage la marche. Donc, il y a beaucoup de piétons. Et malheureusement ce sont les enfants les plus vulnérables, les plus pauvres. On est en quartier de pauvreté.

Vous regardez qu'il y a quand même des secteurs, sur l'île de Montréal, qui sont en blanc et qui sont près du centre-ville. Je vais les nommer: Outremont, Westmount, ville Mont-Royal. Pourquoi? Parce qu'ils ont mis des

mesures de «traffic calming» dans les rues, des dos d'âne, élargissement des trottoirs, rétrécissement des rues. Et le conducteur qui veut faire de la vitesse, quand il y a une rue rétrécie, avec des dos d'âne, il va penser à son char avant le citoyen. Il ne veut pas briser son char, comme on dit. Il ralentit. Il n'a pas le choix, il y a une mesure physique, environnementale qui l'empêche d'aller rapidement. Je fais le parallèle avec ce qui s'est passé sur l'Île-Perrot, dans une rue résidentielle. Vous auriez mis des dos d'âne à demeure, il n'y aurait jamais eu une course dans cette rue-là. Essayez de circuler à ville Mont-Royal avec tous les dos d'âne sur la rue Canora. C'est impossible. Donc ça, c'est un concept absolument essentiel qu'on doit saisir dans la prévention des traumatismes.

Donc, ici, vous avez, toujours dans les quartiers centraux... c'est là qu'on a le moins de logis... en fait la proportion de logis sans voiture beaucoup plus basse dans les quartiers centraux que dans les quartiers périphériques. Le taux de possession de voiture évidemment est plus bas dans les quartiers centraux, compte tenu du statut, entre autres, socioéconomique de la population. Si on regarde plus précisément dans les quartiers c'est où, on parle souvent des points noirs, mais, nous, ce qu'on constate, quand qu'on regarde ça, c'est partout, c'est toutes les intersections. Que ce soit pour les piétons blessés, les cyclistes, les automobilistes, c'est dans toutes les intersections et c'est cumulatif. C'est-à-dire qu'au bout de 10 ans toutes les intersections d'un quartier peuvent être touchées et peuvent devenir un point noir.

Donc, la stratégie d'action sur des points noirs spécifiques, ce n'est pas une stratégie gagnante parce qu'il faudrait s'attaquer à tous les points noirs en même temps. Donc, vous avez encore des cyclistes blessés du côté de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce et vous avez ici la distribution des sites d'accident pour les occupants de véhicules. Donc, c'est partout. Et, lorsqu'on regarde l'impact cumulatif, on est rendu, en 1999-2003, à 1 391 intersections. 7 % de l'ensemble des intersections constituent des points noirs. Et, si on continuait dans le temps, on va arriver à 100 % au bout d'une dizaine d'années.

L'autre élément important, c'est l'énergie que le véhicule comporte. On a voulu vous impressionner avec un gros véhicule et un petit enfant qui traverse une rue. C'est très clair que, pour nous, plus le parc automobile grossit, plus l'impact est important, et les blessures sont davantage beaucoup plus sévères. Et l'autre élément important là-dedans, c'est qu'on parle beaucoup de zones à 30 km. Le 30 km ne vient pas de n'importe où. C'est qu'à partir de 30 km le risque de décès lorsqu'on est frappé est beaucoup plus important et il devient beaucoup plus significatif.

Résumé et recommandations. En fait, ce qu'il faut faire d'abord, c'est de réduire la dose. En médecine, c'est ce qu'on fait. Quand on a une intoxication, il faut réduire la dose. Réduire la dose, c'est réduire le volume de circulation automobile, notamment en augmentant l'offre de transport collectif et en cessant d'augmenter la capacité routière.

On a eu une idéologie, pendant les années cinquante jusqu'à maintenant, d'orienter notre développement de la mobilité sur le transport motorisé. Ce qu'on dit maintenant, comme défi, XXI<sup>e</sup> siècle, et c'est le défi que

plusieurs villes européennes et américaines sont en train de se donner, c'est passer d'une politique de transport automobile à une politique de la mobilité où la voie publique est partagée pour répondre aux besoins d'abord des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun et, à la toute fin, des automobilistes. Ça, c'est très important en termes de réorientation. C'est une politique de la mobilité. Apaiser la circulation par des mesures physiques qui sont auto-exécutoires: dos d'âne allongés, trottoirs en saillie, et faire des aménagements pour les transports actifs sécuritaires: pistes cyclables protégées, traverses piétonnières sécurisées.

Vous avez ici l'exemple de telles mesures, entre autres les mesures d'apaisement de la circulation, dans la ville de Hull, en Grande-Bretagne. Parce que le Royaume-Uni s'est doté d'une politique de «traffic calming» pour l'ensemble des villes anglaises. Et une des villes qui ont été les plus agressives, c'est une ville de 250 000 habitants, où près de 30 % des voies routières sont apaisées dans la ville de Hull. On a eu une diminution drastique de l'incidence des traumatismes routiers, comme vous pouvez voir dans le graphique. Et, si on regarde l'ensemble des analyses qui ont été faites par des scientifiques qui ont mesuré l'impact des mesures d'apaisement de la circulation, vous voyez qu'on a un effet très, très significatif sur le nombre d'accidents.

Et je vous donne des exemples. Ici, c'est du côté du quartier Côte-des-Neiges. C'est un monsieur qu'on a fait venir l'an dernier. Parce qu'on a publié un rapport du directeur de la santé publique, *Le transport urbain, une question de santé publique*, et M. Dan Burden, du mouvement des Walkable Cities aux États-Unis, nous a redessiné la rue Côte-des-Neiges avec des trottoirs en saillie et un verdissement. Ça, c'est un exemple. Vous avez ici la rue Laurier. Pourquoi on a mis des mesures de «traffic calming» sur la rue Laurier? Parce qu'une conseillère municipale s'est dit: Ça suffit! Mon enfant a été blessé à mort, et il faut apaiser la circulation dans cette rue. Donc, c'est un exemple. Vous avez ici un autre exemple où on a élargi les trottoirs et on a mis des supports à vélos. Et c'est terminé.

**Le Président (M. Bergman):** Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup pour la présentation, Dr Drouin. En fait, votre préoccupation est très Montréal, là, puis c'est tout à fait correct, là, ça fait partie de votre travail. Ce que j'aimerais dire, vous parlez là-dedans, vous parlez de mesures d'apaisement, là, qu'une ville... toutes les mesures d'apaisement, comme le dos d'âne, les routes qui... les trottoirs en saillie. C'est important de dire que les villes, les municipalités ont ce pouvoir-là, peuvent en installer chez elles, sur leur réseau routier municipal, sans demander l'autorisation du ministère des Transports du Québec. C'est déjà comme ça actuellement. Alors, nous, on y croit, à ces mesures-là. Elles se sont avérées efficaces. A plusieurs endroits, elles ont été posées. Alors, on encourage les villes à mettre en place ce genre d'outils là pour ralentir la circulation à l'intérieur du réseau routier municipal.

Dans le projet de loi, en fait on a manifesté... En fait, ce n'est pas dans le projet de loi, là, mais comme nous l'a demandé le Parti québécois même en période de

questions, et je leur ai répondu que j'avais une ouverture dans ce sens-là... Les villes nous demandent beaucoup de réduire la vitesse, sur le réseau routier municipal, de 50 km à 40 km. Alors, on a cette ouverture-là, on est d'accord avec le principe. Maintenant, c'est dans l'application et dans... ce qu'on dit: C'est important de bien informer la population. Vous, vous auriez tendance à aller de l'avant également avec une telle mesure?

**M. Drouin (Louis):** Ah, définitivement! On irait à 30 km.

**Mme Boulet:** 30 km?

● (15 h 20) ●

**M. Drouin (Louis):** Parce que 30 km est beaucoup plus scientifiquement valable pour réduire la probabilité de décès. Ce que vous avez vu dans un des acétates: la probabilité de décès devient exponentielle lorsqu'on dépasse le 30 km. Enfin, on prend le consensus international puis les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

L'autre élément, par rapport au commentaire que vous me donniez tout à l'heure: ces mesures-là doivent se faire non pas seulement à Montréal, mais dans toutes les municipalités du Québec. Je pense qu'on s'entend là-dessus. Mais ce que j'aimerais aussi souligner, c'est qu'on est à l'orée d'investissements majeurs dans les infrastructures routières, hein? La commission Johnson l'a annoncé. Et il faut le prévoir dans tous les projets d'infrastructures. Il faut le prévoir dès maintenant dans les plans et devis, lorsque vous renouvelez vos infrastructures routières, pour prévoir des mesures d'apaisement de la circulation. Je pense que le message est important à retenir, de ce côté-là. Oui, Patrick.

**Une voix:** Mme la ministre.

**M. Morency (Patrick):** ...vous me permettez...

**Mme Boulet:** Bien, monsieur a quelque chose...

**M. Morency (Patrick):** Si vous me permettez, je voudrais ajouter que les mesures d'apaisement de circulation, pour être efficaces, elles doivent être appliquées à l'ensemble d'un secteur ou d'un quartier. Souvent, il y a des gens qui continuent parfois de... Et puis c'est bénéfique quand elles sont appliquées sur une rue, sur une intersection. Elles peuvent être bénéfiques à cet endroit-là. Mais ce qui est particulièrement impressionnant de ces mesures-là, c'est que, quand elles sont appliquées à l'ensemble d'un quartier ou d'un territoire, bien c'est le nombre total d'accidents qui diminue dans le quartier. Ce n'est pas juste un mécanisme d'accident à une place, c'est le nombre total de blessés, toutes causes confondues, qui diminue dans l'ensemble du quartier. Ça fait qu'il faut comprendre qu'elles gagnent à être implantées dans l'ensemble d'un territoire et incluant sur les artères, par exemple, où parfois on a de fortes réticences puis on va privilégier plutôt la fluidité de la circulation automobile plutôt que la mobilité des autres citoyens. Merci.

**Mme Boulet:** Alors, moi, juste pour vous dire qu'on est totalement en accord avec ça. Alors, un, de diminuer la vitesse, mais, deux, de mettre en place des mesures

d'apaisement, là, on est tout à fait d'accord avec ça et on va encourager les villes à le faire. Et Stéphanie me disait qu'il y a même un guide qui est après se développer actuellement pour conseiller les municipalités dans les mesures d'apaisement. Alors, c'est quelque chose qu'on pourrait offrir à très court terme aux municipalités pour les inciter à en faire encore plus à ce niveau-là.

Vous parlez également ici de vos projets routiers. Et, je suis d'accord avec vous, tous les projets routiers qui sont actuellement en réflexion ou même qu'on va de l'avant avec les plans et devis, il faut intégrer toutes ces mesures, que ce soient les pistes cyclables, que ce soient les passages piétonniers. Alors, ça fait partie réellement de la volonté et du mandat du ministère des Transports dans les projets qui sont sur la table, qu'on pense à Notre-Dame, à l'échangeur Dorval. Alors, dans tous ces projets-là, qui sont structurants, qui vont redéfinir même la fluidité de la circulation sur le grand territoire métropolitain, on est après regarder comment on peut bonifier l'offre de service pour les gens qui y circulent soit à pied ou soit en vélo.

L'autre élément également qui est important, vous savez que, dans la politique sur le transport collectif... Parce que, si on dit qu'il faut réduire le nombre de véhicules, assurément il faut bonifier notre offre en transport en commun. Alors, il y a un programme, dans la politique de transport en commun, où il y a un 100 millions de dollars par année pour augmenter le niveau de service finalement parce que ce qu'on s'est fixé comme objectif, c'est, d'ici 2012, d'augmenter de 8 % l'achalandage en transport en commun, et ça, on pense le réaliser ou l'obtenir en augmentant le niveau de service de 16 %. Alors, il y a un 100 millions de dollars par année qui est totalement dédié à accompagner les sociétés de transport pour mettre en place des projets qui vont améliorer le niveau de service. Parce que c'est beau d'inviter les gens à utiliser davantage le transport en commun, mais il faut vraiment que notre transport en commun soit performant, qu'il réponde aux besoins de la population et que le niveau de service soit à la hauteur de ces besoins-là. Alors ça, également, c'est un volet qui est très important pour nous.

Alors, moi, si mes collègues ont des questions, je vais les laisser vous poser des questions. Et je voudrais vous...

**M. Drouin (Louis):** Est-ce que je pourrais faire un petit commentaire?

**Mme Boulet:** Oui.

**M. Drouin (Louis):** Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais en tout cas, si je regarde la situation de la métropole, bien vous êtes sans nul doute au courant du plan de transport de la ville de Montréal et du financement nécessaire pour consolider une offre de service conviviale, sécuritaire, accessible, rapide. Il faut beaucoup plus d'investissement que ce qu'on peut y consentir actuellement. Et en tout cas j'ai toujours cru que... Je ne veux pas faire de la politique ici, mais, si on regarde ce qui se passe en Europe, aux États-Unis, c'est les gouvernements supérieurs fédéraux qui normalement financent une partie des infrastructures de transport en commun. Donc ça, c'est le premier message.

Deuxième message, j'aimerais voir un objectif quantifiable, si on prend la région métropolitaine montréalaise — ça peut être comme Québec également — un objectif de réduction en chiffres absolus du nombre de déplacements vers la ville centre parce que c'est dans la ville centre qu'on a le plus de problématiques, de traumatismes routiers. Et ça, je pense que c'est quelque chose qui pourrait, en face de la population, nous donner une crédibilité en termes de reddition de comptes. On veut diminuer le nombre de véhicules qui se rendent dans la ville centre et dans les quartiers centraux. Moi, je vois quotidiennement des familles qui veulent quitter la ville centre parce que maintenant les voitures ne sont plus seulement sur les artères, sont dans les rues locales, les gens se plaignent de bruits, les enfants, ils n'osent plus les faire sortir, c'est trop insécuritaire. On a des citoyens et des citoyennes que nous soutenons dans des commissions d'agglomération pour des mesures de «traffic calming», pour une réduction des débits de circulation et du nombre, en chiffres absolus, de véhicules qui circulent sur l'île de Montréal. Il y en a trop.

Donc, je pense que, si on se donne collectivement un tel objectif, ça se traduit évidemment par des politiques, notamment en termes de développement beaucoup plus accéléré du transport en commun et peut-être un frein sur le développement de systèmes routiers, par exemple. Enfin, on change le paradigme, là.

**Mme Boulet:** Il faut trouver l'équilibre entre les deux. Il faut trouver...

**M. Drouin (Louis):** Vous comprenez ce que je voulais dire.

**Mme Boulet:** Je comprends très bien. Vous avez raison qu'il faut développer encore plus notre transport en commun, le transport collectif. Tous les projets du plan de transport de Montréal sont tout à fait pertinents.

Maintenant, contrairement en Europe, ce que vous dites, c'est qu'ici on finance presque en totalité les projets de transport en commun, le transport lourd notamment, alors qu'en Europe souvent plusieurs paliers sont là, sont partenaires, là, à différents niveaux, mais, que ce soient les régions, les municipalités, alors tout le monde participe au financement d'une infrastructure de transport en commun. Ici, c'est souvent le gouvernement, mais on est tout à fait d'accord avec le plan de transport de la ville de Montréal, et c'est ce qu'on leur a dit, c'est qu'on allait investir de plus en plus dans le transport en commun. Mais évidemment il y a une problématique de réseau routier. Il faut trouver l'équilibre entre les deux, et c'est ce qu'on travaille à faire, là, tout en étant très conscient que, dans un contexte de développement durable, dans un contexte pour améliorer la fluidité, il faut réduire le nombre de personnes qui entrent dans le centre-ville ou il faut leur permettre d'y entrer mais avec un transporteur en commun qui va être capable d'amener plus de gens avec beaucoup moins de véhicules sur les routes.

Alors ça, regardez, on est tout à fait dans ce sens-là. Et les montants qui ont été annoncés pour soit le plan triennal d'investissement ou même les investissements en transport collectif sont à la hauteur, là, de 2 milliards de dollars pour les quatre prochaines années.

Alors, je pense que le gouvernement fait un effort significatif, là, dans ce sens-là.

Alors, moi, je voudrais vous remercier. Puis globalement est-ce que vous pensez que c'est un bon projet de loi puis que ça va nous permettre d'améliorer la sécurité routière au Québec?

**M. Drouin (Louis):** Écoutez, vous abordez dans votre... Je vais laisser la parole aussi parce que Patrick a des idées là-dessus, mais le projet de loi vise principalement les comportements. Dans une stratégie globale, là, il faut parler d'environnement — ce qu'on vient de vous positionner, puis, bon, vous nous avez donné des réponses là-dessus — il faut viser les comportements, mais il faut viser également la sécurité au niveau du véhicule.

Concernant les comportements...

**M. Morency (Patrick):** Bien, il y a beaucoup de choses à dire, mais, pour être bref, c'est sûr qu'il y a beaucoup de mesures ciblées qui sont efficaces, hein, et qui vont cibler un facteur de risque en particulier. On peut cibler la distraction au volant, la fatigue, l'alcool, le gonflement des pneus, l'usure des pneus, la conduite en hiver, il y en a d'innombrables, facteurs de risque. Ça, on appelle ça des mesures qui sont ciblées. Chacune d'entre elles peut être efficace. Par exemple, nous, on n'est pas contre les mesures ciblées. Tu sais, une mesure qui va être efficace pour réduire, par exemple, l'alcoolémie au volant, certainement qu'on est pour, qui va réduire l'usage du cellulaire au volant, certainement qu'on est pour.

Cependant, il faut bien reconnaître, puis le cas du cellulaire comme de l'alcool sont éloquentes là-dessus, qu'il est difficile de réduire... Même, je ne pense pas qu'on peut vraiment prétendre réduire globalement le bilan routier par des mesures ciblées comme celles-là. Il y a de trop nombreux facteurs de risque qui sont comme cooccurents. Il y en a des centaines. Alors, souvent, on peut agir sur un facteur de risque, il faut le faire, mais ça nous prend une vision plus globale, entre autres qui va viser à réduire l'exposition, tu sais, donc à cesser, par exemple, de développer la capacité routière au profit de d'autres modes de transport plus sécuritaires. Ça, c'est vraiment majeur. Ou, si on continue de développer la capacité routière, bien il va falloir quand même implanter largement et de manière systématique des mesures pour protéger les citoyens qui circulent sur ce réseau-là parce que ça va être très difficile de compenser toujours l'augmentation de circulation routière par des mesures ciblées. Voilà, c'est ce que...

**Le Président (M. Bergman):** Merci. M. le député de LaFontaine.

● (15 h 30) ●

**M. Tomassi:** Merci, M. le Président. Avant de passer aux questions à la Direction de la santé publique, peut-être faire un petit rappel de ce qui a été dit tantôt avec M. De Koninck et les chiffres de notre collègue de Blainville, qui faisait mention du nombre de personnes qui avaient été interceptées ici, au Québec, et dans d'autres juridictions, que ce soit en Angleterre, aux États-Unis ou autre. Il faut dire qu'ici, au Québec, et on va avoir la chance d'avoir M. Delorme, du Service de police de la ville de Montréal, qui va venir, je crois, nous en parler un peu... Quand on parle d'alcool et d'interception, ici,

au Canada, il faut que les gens, que les policiers aient un soupçon pour intercepter une personne et pour lui faire passer l'alcootest, ce qui n'existe pas dans d'autres juridictions, comme l'Australie ou autres endroits, où est-ce qu'il n'y a pas de soupçon, le policier peut arrêter quelqu'un et lui faire passer l'alcootest sans avoir de soupçon. C'est la question légale ici, au Québec, de droit, puis c'est tout à fait correct, là, on a eu un choix. Alors, c'est des bémols, des très grands bémols qu'il faut mettre dans les chiffres du député de Blainville.

Moi, je voudrais revenir un peu avec vous. De un, de vous dire que je suis un peu déçu, un peu déçu et je reste un peu sur ma faim concernant votre mémoire. Je comprends que vous avez eu hier à 3 heures le «go» de venir à la commission parlementaire, mais j'aurais aimé ça vous entendre parler un peu plus des mesures. Je comprends que c'est un ensemble, et on le dit depuis le début, c'est un ensemble d'éléments: la présence policière, l'accroissement des... Puis je prends l'exemple de tantôt, là, l'accroissement des forces policières sur les routes est un des éléments qui va nous permettre d'améliorer notre bilan routier. Il y en a beaucoup d'autres. Et le projet de loi va dans ce sens-là.

J'aurais aimé ça vous entendre parler un peu du projet de loi et connaître vos opinions sur la volonté gouvernementale de baisser le taux d'alcoolémie de 0,08 à 0,05. Le fait de dire: On n'interdira pas le téléphone cellulaire... Même si l'Institut de la santé publique a déjà émis un avis sur l'utilisation du téléphone cellulaire, le gouvernement a pris la décision de dire: On va aller étape par étape, et dire qu'on va aller avec un mains-libres, par la suite voir que les conducteurs aient les deux mains sur le volant. L'instauration de mesures comme le photoradar qui a démontré son efficacité, puis ça, il faut... On ne peut pas se le cacher, là, dans d'autres juridictions, que ce soit dans les pays européens, dans les pays scandinaves et autres, où est-ce que le photoradar a été installé, il y a des diminutions majeures d'accidents et de pertes de vies humaines. Parce qu'en bout de ligne, là, c'est les pertes humaines qu'on essaie de diminuer, là. Le but, c'est d'en avoir zéro; ce ne sera jamais possible, là, on n'arrivera jamais à ça, mais si on serait capable de diminuer...

J'aurais aimé ça, puis je vous donne l'occasion, là, parce que c'est un élément important... Je vous comprends, vos mesures que vous avez mises là, puis Mme la ministre a été très claire avec vous, là, c'est des mesures que les municipalités ont amplement le pouvoir et la volonté de faire. Chez nous, là, dans mon quartier, les gens veulent avoir des dos d'âne. Essayez d'aller dire à l'arrondissement qu'il faut installer des dos d'âne, ils ne veulent pas en installer. Vous savez, ils ont le pouvoir, mais ils n'en installent pas pour x raisons. Vous auriez peut-être... Je vais vous donner un rendez-vous avec eux pour que vous puissiez aller leur parler puis leur dire que... arrondissement Rivière-des-Prairies—Montréal-Nord... Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles. Alors, je pense que c'est assez important.

Mais je veux vous entendre parler sur les éléments qui sont dans le projet de loi, puis je vous comprends, c'est large, là: les pneus d'hiver, la conduite... Je vous comprends. Mais je vous dis, là: On va faire un petit pas, là. Le pas qu'on fait, qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Drouin (Louis):** Bien, d'ailleurs, dans le mémoire qu'on va vous envoyer au début de la semaine prochaine, on discute de ces mesures-là plus spécifiquement. Je laisserais la parole à François puis à Patrick.

**M. Thérien (François):** M. le député de LaFontaine, je vous dirais d'abord que ce n'est pas par manque de temps qu'on n'a pas abordé spécifiquement le détail des mesures qui sont dans le projet de loi. C'est tout à fait volontairement parce qu'on a voulu délibérément apporter un message peut-être qui va être un peu dissonant puis un message que pas grand monde dans les intervenants que vous allez recevoir à la commission vont vous livrer. Nous, on vient vous dire que certainement les mesures spécifiques ponctuelles ciblées, comme disait mon collègue Patrick, ont leur efficacité, mais qu'il faut aussi, pour améliorer de façon significative, importante le bilan routier, il faut penser à des mesures structurelles, des mesures environnementales, qu'on prend en amont. L'environnement routier détermine les comportements, et c'est quelque chose qui doit être traité en amont et qu'on trouvait qui n'était pas assez présent dans le projet de loi qui est déposé aujourd'hui. Alors, ce n'est pas contre le projet de loi, c'est qu'on veut un peu recadrer la problématique pour un peu prendre en considération pas juste les arbres, mais la forêt aussi.

Et, si Mme la ministre parlait tantôt que les municipalités veulent ou elles peuvent réduire... imposer une limite de vitesse à 40 km/h, bon, nous, on a dit qu'on est plutôt pour 30 km, en tout cas dans les rues résidentielles. Mais il faut dire qu'il ne suffit pas de passer un règlement pour dire: On met les limites de vitesse à 40 ou à 30 km, si le système routier, la largeur des rues...

**Le Président (M. Bergman):** En conclusion, s'il vous plaît.

**M. Thérien (François):** ...est une invitation à la vitesse.

**Le Président (M. Bergman):** Merci. M. le député de Blainville.

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Docteur, bonjour. Premièrement, juste rectifier une chose du député de LaFontaine. Quand il dit que les villes peuvent adopter des plans de circulation puis les vitesses requises qu'elles désirent mettre dans les rues, bien il faut qu'elles envoient le plan de circulation au ministère des Transports qui, lui, l'approuve ou pas. C'est pour ça que la ville de Montréal demande au ministère d'autoriser le 40 km. Tout comme Blainville...

**Une voix: ...**

**M. Gingras:** ...tout comme, Blainville, on a adopté, au cours des 12 dernières années, un plan de circulation et des rues à 30 km/h. Et je peux vous dire que... Nos rues, on voulait effectivement qu'elles soient pour les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun, je peux vous dire les pousse-pousse — vous avez oublié les pousse-pousse dans votre exemple — pour

les familles, quoi. Et malheureusement on a eu à présenter un plan de transport au ministère, et le ministère, des fois, de Québec a mis certaines de nos rues à 50 km. Je peux vous dire, vous voyez l'impact, hein? Vous avez défini l'impact d'un accident qui se fait à 30 ou à 50 km, je vous dis que c'est mortel, hein? Et, nous, effectivement, dans le projet de loi, nous croyons que nous devrions redonner aux municipalités, qui sont les personnes les plus imputables, les élus municipaux, auprès de leur population, la capacité d'adopter les règles de circulation qu'ils désirent.

Deuxièmement, politique de mobilité. Je suis parfaitement d'accord... En milieu urbain, vous avez dit effectivement que vous avez des problèmes. Imaginez-vous en milieu rural, lors d'impact à 80 km pour les piétons, ça fait drôlement plus mal, hein? 90 % des chances d'un décès plutôt qu'à 40 km, je pense que c'est 30 %. Donc, effectivement...

**Des voix:** ...

**M. Gingras:** Je vais prendre ça sur votre temps, tantôt. Donc, effectivement, de donner aux municipalités les pouvoirs.

Dans le cas des... Vous avez parlé des points noirs, et je pense que votre document, votre mémoire, l'exprime très clairement. Il y a des endroits accidentogènes très importants à Montréal, et il y a des endroits effectivement qui devront être refaits au cours des prochains mois, des prochaines années, je pense, entre autres, à la rue Notre-Dame ou autres. Je ne verrais pas pourquoi... Et, dans le rapport De Koninck, on fait une mention à l'effet que chacun des projets devrait faire preuve d'un audit de sécurité, audit de sécurité donc qui ne coûterait pas énormément mais qui permettrait de s'assurer de la sécurité des piétons, des usagers. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Morency (Patrick):** J'aurais trois commentaires à faire, si vous me permettez. Le premier revient un peu en amont de vos questions juste avant, pour dire qu'effectivement on peut discuter des mesures spécifiques, là, une par une, proposées par le projet de loi, mais qu'il y aura beaucoup, au cours de votre commission, de gens qui vont venir défendre chacune d'entre elles. Par contre, il y aura peu de gens qui vont vous rappeler l'importance des autres facteurs déterminants comme ceux de l'exposition. Mais je peux en discuter, hein, de chacune des mesures, puis on peut le faire comme équipe, puis il va l'avoir un peu dans notre mémoire. Mais le rôle de l'exposition, il est tellement fondamental, là, le rôle du volume de circulation que... Les ingénieurs savent tous ça, hein? À une intersection, si vous doublez le volume de circulation, là, il va falloir faire quelque chose parce que le nombre d'accidents, de blessés... ou de blessés ou de décès, la moyenne, elle va doubler. C'est fondamental comme paramètre. Il va falloir modifier les aménagements en fonction du débit.

Donc, je voulais juste dire qu'effectivement on peut discuter. Je voulais ajouter donc aux propos de mon collègue qu'on peut discuter, puis on va le faire dans le document, entre autres sur le fait que certaines de ces mesures-là — on pourrait les prendre une par une — sont efficaces; pour d'autres, par contre, il y a des

mesures environnementales qui le seraient davantage. Mais on pourrait le faire, mais on va laisser à chacun des représentants de défendre sa position.

Maintenant, concernant ce que vous disiez sur le «traffic calming», c'est vrai qu'il y a un autre principe qui est respecté par les ingénieurs, par le ministère des Transports, par les ingénieurs des municipalités partout, puis qui est aussi fondamental, c'est le principe de la cohérence entre les aménagements et la vitesse. C'est ça. C'est une règle de bonne pratique professionnelle, effectivement. Donc, si vous avez institué le 30 km/h, c'est une très bonne chose, mais les ingénieurs du ministère des Transports comme ceux de la municipalité vont exiger que les aménagements soient cohérents avec le 30 km/h qui est exigé des automobilistes.

● (15 h 40) ●

**Une voix:** Sur l'audit.

**M. Morency (Patrick):** Oui, oui. Donc, c'est une limite importante parce que souvent les aménagements ne permettent pas de réduire la vitesse en fait, réellement.

Et puis, concernant votre question d'audit, on est 100 % d'accord avec la nécessité des audits. En fait, ça ne devrait pas être seulement en préconception et seulement être réservé aux projets majeurs. On pense qu'il est parfois requis et même souvent d'avoir des audits lorsque c'est implanté. Il y a bien des situations actuellement, à Montréal, là, qui sont particulièrement dangereuses pour lesquelles on aurait besoin de l'audit, pas seulement sur des nouveaux projets. Donc, on a besoin d'audit une fois que les projets sont faits et implantés, et puis pas seulement sur les projets majeurs, mais même parfois sur des projets de réfection qui peuvent paraître comme mineurs d'un point de vue provincial, mais qui impliquent quand même des dizaines de millions de dollars, là, comme la rue Amherst, la rue Saint-Laurent, et compagnie. Donc, oui, les audits sont nécessaires en conception, dans le suivi aussi et postimplantation. Puis je pense que, lors de tout projet de réfection, on va vous appuyer là-dedans à 100 %.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Blainville.

**M. Gingras:** Autre question, puis après ça je cède la parole à mon confrère de Beauce-Nord: l'acceptabilité sociale de mesures de «traffic calming», parlez-moi de l'acceptation sociale, donc les gens, là, dans les quartiers, là.

**M. Drouin (Louis):** Ce qu'on vit à Montréal... Là, on prend Montréal, il y a une mobilisation des citoyens là-dessus, ils en veulent. Donc, on les soutient, même. Il y a des groupes sur Le Plateau sur les zones à 30 km, Côte-des-Neiges. Les gens spontanément, quand on leur dit: Qu'est-ce qu'il faut faire?, il faut sécuriser les deux — d'emblée, d'emblée — pas seulement sur les voies résidentielles, sur les artères. Parce que, lorsqu'on regarde, mettons, l'intensité du nombre de piétons, parce que ce qu'on veut protéger, c'est les piétons, les piétons, il ne circulent pas seulement dans la petite rue résidentielle... Prenez Côte-des-Neiges, puis je donne tout le temps cet exemple-là: vous avez le Jewish au coin, le

CSSS de la Montagne, ensuite une bouche de métro, il y a une école primaire, puis on dit: C'est une artère, on ne mettra pas de mesure d'apaisement de la... Là, je ne comprends pas.

Donc, en Europe, eux, ce qu'ils ont pris, c'est qu'ils ne marchent plus avec... Parce qu'à Montréal on marche, là... la hiérarchie du réseau: les voies collectrices, enfin les voies résidentielles locales et collectrices, c'est du niveau de l'arrondissement; l'artère, c'est au niveau de la ville centrale; puis l'autoroute, du MTQ. Quel problème de gouvernance! Parce que c'est ça qu'on vit. Et ça ne répond pas du tout à la réalité de la mobilité. Si on oublie fluidité des autos, parce que c'est ça qu'on a, mais qu'on regarde plus politique de mobilité, là on voit Montréal différemment.

Où sont les gens qui circulent à pied, à vélo? Où sont les personnes à mobilité réduite? Où sont les personnes âgées? Où sont les familles avec des poussettes? Où circulent-ils? Ils circulent là où il y a beaucoup de destinations: les commerces de proximité, des écoles, des CPE, centres de la petite enfance, des centres gériatriques. Mais c'est là qu'il faut regarder comment planifier nos mesures de ralentissement de la circulation. Donc, on oublie la hiérarchisation du réseau. C'est ce qu'ils font en Europe. On change complètement... c'est la notion du «share space», l'espace partagé.

**M. Gingras:** Et comme les rues. Effectivement, comme la rue qui peut être partagée.

Juste un commentaire final avant de passer la parole, en vous disant: Oui, je pense que c'est un objectif très noble — je ne vous dirai pas «c'est un vœu pieux» — c'est un bel objectif d'avoir moins de véhicules dans le centre. Mais il va falloir deux choses, parce qu'on est une des seules métropoles, Montréal, qui n'a pas de voie de contournement. Quand on regarde Beijing, Shanghai, quand on regarde un peu partout dans les métropoles du monde, il y a des voies de contournement. Ça, c'est un. Donc, il y a moins de véhicules.

Deux, il faut que le réseau de transport en commun soit efficace, fiable et qu'il rejoigne tout le monde. Donc, à l'heure actuelle, un réseau de transport en commun déficient ou non complété, un réseau routier non complété aussi, pas de voie de contournement, donc difficilement atteignable comme objectif de dire: On empêche le véhicule. Donc, il ne faut pas prendre non plus en otage les gens des couronnes pour les empêcher de venir à Montréal avant que le réseau soit efficace. Donc, il faut travailler sur le réseau de transport en commun. Et je pense, autant au niveau environnemental que de qualité de vie au sein de l'agglomération, au sein de Montréal, au sein de la métropole, qu'il faut investir sur ces aspects-là: transport en commun et compléter le réseau routier qui n'a pas été complété depuis 40 ans.

**M. Drouin (Louis):** Mon commentaire. Oui, on soutient amplement votre vision des choses. Enfin, on parle de l'autoroute 30 qu'il faut compléter, ça, c'est très clair pour nous. Également, ce qu'il faut avoir en pensée, c'est que toutes les recherches en transport, que ce soit aux États-Unis et en Europe, démontrent que des villes qui sont bâties sur des réseaux efficaces, efficaces de transport en commun, c'est très rentable économiquement parce qu'on améliore sensiblement la qualité de vie.

L'autre élément. J'arrive d'un congrès aux États-Unis de l'American Public Health Association. C'est de plus en plus une stratégie de lutte aux gaz à effet de serre. Ça, c'est clair. Et je fais le lien avec le plan d'action gouvernemental de la lutte à l'obésité, c'est: plus on va mettre nos citoyens en mode actif en termes de mobilité, plus on contribue à lutter contre l'obésité. C'est d'ailleurs une des cibles qui a été bien identifiée dans le plan d'action gouvernemental.

**M. Gingras:** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Merci, M. le Président. Alors, écoutez, moi, j'écoute tout ça, là, puis je vais essayer d'être terre à terre. Si, demain matin, là, dans la ville de Montréal, tout le monde roule 30 km dans les rues, tout le monde roule 70 km sur le boulevard Métropolitain, on ne s'en sort pas. Vous le savez, dans les villes, quand il est l'heure de dans le trafic, tu t'ôtes de dans les jambes. Il va falloir soit penser un autre système... Mais, s'il fallait que tout le monde se mette à rouler 30 km, ça n'irait pas bien. Puis penser qu'on va rouler 30 km, qu'on n'utilisera pas le téléphone cellulaire, qu'on va se mettre les deux mains sur le «steering», puis on va regarder en avant, vous rêvez en couleurs. Vous ne le faites pas. Pas un de nous autres ne va le faire. Ça fait que n'essayons pas de faire une loi pour dire aux gens, là: Vous allez mettre vos deux mains sur le «steering», là, puis vous allez rouler 30 km, puis pensez juste à ça en avant. Ce n'est pas vrai. Il y en a qui se maquillent, il y en a qui répondent au téléphone, il y en a qui... on parle entre nous autres. Il ne faut pas se mettre la tête dans le sable, là, on est comme ça, et puis on ne changera pas demain matin, là. Alors, moi, je pense que c'est beau qu'on pense à ça, mais ça n'arrivera pas.

La manière de le faire, là, je trouve que l'idée est bonne. Je le vois juste ici, à Québec, sur la Grande Allée, quand on arrive ici, là, vis-à-vis de où ils ont mis des fleurs, puis tout ça, ça nous incite tout de suite à modérer. Je regarde le boulevard Champlain qu'ils sont en train de construire, avec beaucoup de choses, ça nous incite à modérer. Je pense qu'il ne faut pas se le cacher, là, on est comme ça. Je vois la rue ici, là, avec les pots de fleurs, puis tout ça, là; quelqu'un arrive là, il ne peut pas arriver là à 70 km, il va modérer.

**Une voix:** C'est 40.

**M. Grondin:** C'est 40, mais je ne sais pas si tout le monde passe à 40. Alors, moi, je pense que c'est un point important qu'il faut penser. Il ne faut pas juste penser politique, il faut penser des choses qu'on va faire nous autres mêmes. Si on ne les fait pas nous autres mêmes, bien n'essayons pas de les rentrer dans la tête des autres.

Le transport en commun, je pense que c'est l'outil idéal pour les villes, mais il faut toujours penser qu'en région, le transport en commun, on n'en a pas, puis je ne pense pas qu'on puisse en établir un demain matin. On a beau toujours se baser sur les statistiques qu'il y a en Europe, mais, au Québec, on est à peu près

la province qui a le moins de population mais qui a le plus long réseau routier. Alors, pour aller d'un village à un autre, des fois c'est des centaines de kilomètres. Alors, on ne peut pas se comparer toujours à l'Europe. Et puis...

**Une voix:** ...

**M. Grondin:** Moi, aussi, j'ai vu dernièrement que, même... je pense que c'est Hydro-Québec, à l'heure actuelle, qui construit des autos pour la ville de France pour les postes... Vous parliez tantôt de la santé, mais j'ai de la misère à comprendre comment, le fleuron québécois qu'est Hydro-Québec peut aller construire des autos pour la France puis qu'on n'en ait pas ici, au Québec. Je ne sais pas si je parle dans le vent, là, mais j'ai vu ça dans un article de journal, à un moment donné, moi, qu'ils étaient là...

**Des voix:** ...

**Le Président (M. Bergman):** Malheureusement, le temps est écoulé pour ce bloc de temps.

**Une voix:** Mais on a la plus grande compagnie de...  
● (15 h 50) ●

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Messieurs, bienvenue à cette commission. M. Drouin, dans la présentation que vous nous avez faite, ça interpelle bien sûr le plan de transport de Montréal qui est en préparation, tout ça. Est-ce que ce que vous nous présentez... C'est un changement de vie important, c'est un changement de philosophie important. Le plan de transport de Montréal insiste beaucoup sur toute la réorganisation physique des lieux, l'augmentation du transport collectif sous toutes ses formes imaginables, puis tout ça. Est-ce que le plan de transport de la ville de Montréal — c'est le document de consultation que j'ai devant moi — est-ce que le plan de transport va dans le sens que vous venez de nous exprimer?

**M. Drouin (Louis):** Oui, mais le plan de transport de Montréal va devenir réalité dans la mesure où on réussit au niveau de l'ensemble métropolitain.

**M. Deslières:** Sur l'île.

**M. Drouin (Louis):** Parce que ce qui rentre sur l'île, ça vient beaucoup des couronnes, hein? Donc, il faut aussi un arrimage avec l'ensemble métropolitain. Donc, ça interpelle davantage le ministère des Transports, l'AMT, l'Agence métropolitaine, parce que l'offre de service en transport en commun doit être bien organisée à l'échelle métropolitaine — ça, c'est le premier constat — avec un financement structurant et musclé. Parce qu'il y a beaucoup de projets, là, sur la planche à dessin, mais il manque de ça. Mais il faut aussi allier, avec une politique de transport, une politique d'aménagement du territoire pour contrôler l'étalement urbain. Parce que plus tu as d'étalement urbain, plus tu as de la difficulté à réorienter les parts modales sur le transport collectif.

Et je prends toujours l'exemple des villes européennes qui ont beaucoup plus orienté les politiques d'utilisation du territoire selon des schèmes de transport en commun. C'est ce qu'on appelle les TOD, les «transit-oriented development», la gare Saint-Hilaire... Tu fais du développement densifié autour des noeuds de transport en commun. On a développé nos villes, au Québec, en Nouvelle-France, autour des noeuds des rivières: Montréal, Trois-Rivières. Aujourd'hui, c'est autour des noeuds du transport en commun. Blainville se développe aussi autour de ces noeuds, de noyaux densifiés; Saint-Jérôme, autour de la gare.

Donc, il faut essayer dans notre... Et ça, c'est une notion importante, c'est une politique d'aménagement urbain qui soit davantage densifié, pas seulement à Montréal, mais en périphérie. Si vous vivez à Laval... Moi, j'ai vécu à Laval. On a maintenant, on s'est donné un plan d'urbanisme, depuis les 30 dernières années, hyper étalé. Tu n'as plus le choix de ne plus utiliser ta voiture pour circuler d'un bord et de l'autre. Pourquoi? On a complètement étalé. Aujourd'hui, le discours qui émerge avec Kyoto, c'est de redensification urbaine pas seulement en ville, mais aussi en périphérie, rattachée avec des noeuds de transport en commun.

**M. Deslières:** M. Drouin, en résumé, le plan de transport, il est correct, sauf qu'il y a un élément manquant, c'est le plan d'aménagement du territoire. C'est ça que vous dites, global...

**M. Drouin (Louis):** Une cohérence, une cohérence.

**M. Deslières:** Une cohérence. O.K. Deuxième question, et je vais céder la parole à mes collègues, je sais que ça passe vite, mais rapidement. Vous nous parlez d'objectifs quantifiables concernant les déplacements vers Montréal. Donc, objectifs quantifiables, ça prend un plan d'action, ça prend des moyens. En avez-vous quelques-uns en tête?

**M. Drouin (Louis):** Bien, si on veut réduire le nombre de déplacements vers la ville centre — c'est ce qu'on vient de discuter — premièrement, transport en commun, financement adéquat; une politique d'aménagement du territoire qui favorise la densification, c'est ça qu'on veut pour remettre les gens plus sur des...

**M. Deslières:** Est-ce que vous pensez que les péages seraient quelque chose... Est-ce que vous pensez qu'une fiscalité, comme ça se passe à Londres en disant: Vous rentrez avec votre auto au centre-ville...

**M. Drouin (Louis):** Oui, on a organisé un colloque aux Journées annuelles de santé publique. On a fait venir un conférencier de renommée internationale sur le «pricing», qui est une mesure efficace, comme à Londres, parce que ça concourt à réduire le nombre de déplacements dans la ville centre puis à financer, à générer des revenus pour le financement des infrastructures de transport en commun.

**Une voix:** Politique de stationnement aussi.

**M. Drouin (Louis):** Il y a la politique de stationnement dans la ville centre, restreindre les espaces voués au stationnement au niveau de la ville centre. Donc, tu joues au niveau des deux aspects: réduire l'offre de stationnement dans la ville centre puis augmenter l'offre de transport, et mettre aussi une barrière tarifaire.

**M. Deslières:** Je vais laisser la parole à mes collègues.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Vachon.

**M. Bouchard:** Oui. Merci, M. le Président. J'allais m'écrier: Mon Dieu que ça fait du bien de vous entendre! Il y a quelque chose de très stimulant puis de très réconfortant dans votre présentation. C'est important qu'on puisse saisir l'expression dans toute sa force, là, de changement de paradigme, parce que ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que c'est vrai, d'un côté, il y a le comportement, nos comportements, et, d'un autre côté, il y a l'environnement. Puis ça me fait penser à tous ces matins où les automobilistes, à Montréal, voient d'autres automobilistes devenir soudainement daltoniens aux heures de très grand trafic, chacun prenant le risque de brûler la rouge parce qu'autrement il en a pour un autre bon cinq minutes à attendre. Et ça, ça dépend essentiellement d'une chose, c'est qu'il y a trop d'automobiles, et les gens cherchent à court-circuiter le temps en court-circuitant les lumières, les feux rouges, dans le fond. Et je ne sais pas s'il y a des statistiques là-dessus. Mais, en tant que résident montréalais, moi, j'observe depuis plusieurs années le fait que ça se détériore quasiment de mois en mois, notre capacité de se conduire et de conduire de façon correcte à Montréal.

Autre observation. J'ai particulièrement apprécié cette diapositive où on observe que dans le fond ce qui se produit, c'est qu'on a plus d'accidents là où on a moins de propriétaires d'auto sur l'île de Montréal. Donc, ce sont ceux et celles qui se déplacent le moins en auto qui sont plus les victimes de celles et de ceux qui sont en transit dans le centre-ville de Montréal. Et il arrive qu'en même temps, si vous superposez sur vos cartes — et j'imagine que vous l'avez fait plusieurs fois — la carte de la pauvreté et de l'exclusion sociale, vous arrivez à une superposition qui est sans doute assez dramatique, là, en termes de coïncidence et de corrélation. Et, quand je regarde d'autre part votre graphique où on voit la dispersion des points et qu'on trace une ligne de corrélation à travers ce graphique, là, ce graphique où on voit... Bon. C'est ça, donc ce graphique-ci. Quand on trace une droite de corrélation... Mais, quand on a une trace de corrélation comme ça en sciences, là, on commence à s'inquiéter drôlement, parce que l'effet est vraiment très important, surtout s'il est répété.

Mais ce que vous nous apportez de plus important, je pense, c'est une réflexion à l'effet que ceux qui subissent les conséquences n'ont pas beaucoup de pouvoir pour changer la situation. Dans le fond, c'est souvent les populations qui sont captives de leur environnement: pas capables de déménager parce que les loyers qui sont accessibles sont les plus accessibles pour elles ou pour eux étant donné leurs revenus; pas de moyens de déplacement

non plus à portée; une habitude aussi de vie de quartier puis de réseaux sociaux que les gens ne veulent pas démanteler.

Et, moi, la question qui me vient à l'esprit, bien, en fait, c'est une question qui concerne l'inéquité environnementale, parce que c'est ça dont vous parlez, c'est: Comment arriver à faire en sorte que le ministère de la Santé puis le ministère du Transport collaborent ensemble? Parce que le ministère de la Santé, là-dedans, c'est lui qui paie la facture — c'est ça, n'est-ce pas? — puis c'est le ministère des conséquences. Et y a-t-il un moyen ou des moyens que vous avez envisagés, que vous utilisez, que vous êtes à mettre en oeuvre pour faire en sorte que ces deux entités-là se parlent et collaborent autour du problème d'une épidémiologie des accidents automobiles dans la ville?

● (16 heures) ●

**M. Drouin (Louis):** Pour répondre — je pense que Patrick a aussi des éléments de réponse — la façon qu'on collabore actuellement, c'est dans un cadre formel. Comme par exemple, il y a eu des audiences publiques sur l'autoroute 25. Donc, les évaluations d'impact, dans le cadre des audiences publiques, sont également évaluées par le ministère de la Santé. Et on fait des mémoires. Actuellement, on regarde le projet de l'échangeur Turcot. On va intervenir, on va donner une opinion, un mémoire. Donc, c'est le mode de collaboration qui s'installe entre le ministère des Transports et la santé publique, c'est à travers ces projets d'évaluation d'impact.

L'autre collaboration qui est en train de s'installer au niveau de l'île de Montréal, c'est avec le bureau de sécurité routière de la ville de Montréal, où les recherches de Patrick Morency sont amplement récupérées par le bureau de sécurité pour regarder plus spécifiquement jusqu'où on peut aller, entre autres, dans les mesures de «traffic calming» dans les quartiers centraux de Montréal.

Mais ce que je veux insister, là-dessus, c'est qu'on a la chance, dans notre organisation de Direction de santé publique, de pouvoir travailler très près des gens qui s'occupent de sécurité routière. Et on travaille sur le terrain avec les arrondissements. On peut le faire parce qu'on a la chance d'être près des milieux de la recherche également. Mais, moi, j'insisterais que le ministère de la Santé ou l'institut de santé publique se rapprochent aussi des régions pour qu'il y ait ce dialogue qui s'installe entre les gens de la santé et les gens en transport. Parce que ce que vous soulevez, et c'est soulevé au niveau international, c'est: Comment qu'on fait travailler plus adéquatement les gens de la santé publique avec les ingénieurs en transport puis les urbanistes? C'est ça. C'est ça, le défi. Parce qu'en faisant ça on va changer aussi les pratiques professionnelles. Parce que ce qu'on suggère, c'est de nouvelles approches de pratiques professionnelles dans l'aménagement du territoire et la planification des transports pour assurer une mobilité pour tous. C'est ça, qui est le changement.

J'assistais à une conférence à Toronto entre les gens du Public Health Department — à Toronto, la santé publique relève de la municipalité — et c'était tout le défi, à l'interne, de faire travailler ensemble les ingénieurs, les urbanistes, les gens de la santé publique. Parce que, nous, on a des éléments de réponse. Et, entre autres, les travaux de Patrick ont été diffusés dans une revue internationale, entre autres sur la question des points noirs. Il ne faut pas seulement travailler sur les

points noirs, il faut travailler à l'échelon d'un quartier. Et l'auteur, l'éditorialiste en chef de *Injury Prevention Journal*, conclut que le défi, c'est de faire travailler ces trois entités-là ensemble.

Donc, moi, j'invite les gens du ministère des Transports, et c'est ce qu'on veut faire de plus en plus dans la région montréalaise, de vraiment se pénétrer de nos savoirs respectifs. Mais tout ça, c'est toujours dans un but de réduire au maximum le fardeau des traumas routiers. Je ne sais pas si Patrick...

**M. Morency (Patrick):** Bien, je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez énoncé et la réponse. J'ajouterais que les collaborations souvent dans le cadre de l'amélioration de la sécurité sont fructueuses, mais que parfois elles devraient se situer aussi en amont ou plus haut. Parce que, par exemple, on peut bien s'occuper de ce que les gens nomment, là, les sites accidentogènes ou dangereux, ça représente une des 1 300 intersections. Donc, si on ne touche pas plus globalement aux pratiques générales de transport, bien il va être difficile d'améliorer globalement la situation, si on ne modifie pas les pratiques lors de tout projet de réfection, là, courant dans la ville de Montréal puis nos discussions restent limitées à une petite entité, tu sais, qui n'a pas grand pouvoir, mettons, décisionnel, mais qui se préoccupe de la sécurité sur des sites accidentogènes pendant que les pratiques se maintiennent. Donc, il y a des collaborations fructueuses, mais elles gagneraient à déborder de la problématique de sécurité pour s'occuper en tout cas du transport plus généralement.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, Dr Drouin, Dr Morency, M. Thérien, merci pour votre présentation.

Je demande au Service de police de la ville de Montréal de prendre place à la table.

Je suspends pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 16 h 3)*

*(Reprise à 16 h 5)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! M. Delorme... M. Delorme?

**Service de police de la ville de Montréal (SPVM)**

**M. Delorme (Yvan):** Oui.

**Le Président (M. Bergman):** Je vous souhaite la bienvenue.

**M. Delorme (Yvan):** Merci.

**Le Président (M. Bergman):** Vous pouvez vous identifier et présenter le monsieur qui vous accompagne. Et vous avez 15 minutes pour votre présentation, suivie d'un échange de 45 minutes avec la ministre et les députés de la commission. Alors, c'est à vous, M. Delorme.

**M. Delorme (Yvan):** Merci. Je me présente, Yvan Delorme, directeur du Service de police de la ville de Montréal. À ma droite, ici, Alain Legault, mon adjoint

au bureau du directeur. Les autres personnes qui devaient m'entourer sont occupées à la sécurité routière, à Montréal. Donc, c'est pour ça que je me suis présenté seul.

Donc, M. le Président, Mme la ministre, pardonnez-moi pour l'extinction de voix, c'est des suites de la grippe. Donc j'espère que je vais bien me faire comprendre... ou m'entendre, plutôt. Membres de la commission, merci de l'invitation. C'est grandement apprécié de pouvoir établir les besoins de Montréal en rapport à cette nouvelle loi. Et c'est avec plaisir que j'espère enrichir le débat.

Le sujet est très large, et je l'ai vu par rapport à la présentation précédente, j'ai vu une demi-heure de cette présentation et de vos questions, et vous avez vu que la sécurité routière à Montréal est très complexe. Mais je serai bref en vous exposant la position spécifique du SPVM dans le cadre général du projet de loi, que vous connaissez déjà d'ailleurs.

D'entrée de jeu, le SPVM et ses spécialistes en sécurité routière faisaient partie du comité sur la sécurité routière. Nous y avons apporté toute notre expertise de gestion de la sécurité routière en milieu urbain. Et vous avez vu aussi de la présentation précédente la complexité et la cohabitation de la chaussée à Montréal, comment elle est rendue si difficile. Parce que la chaussée est partagée par nombre d'automobilistes de plus en plus nombreux sur les routes de Montréal; le transport en commun, que nous tentons aussi, comme service de police, de favoriser; les motos; les vélos de plus en plus nombreux et de toutes sortes, en plus, nous avons de petits vélos, de grands vélos, des jeunes, des plus vieux, mais nous voyons aussi une augmentation des pistes cyclables à Montréal; et surtout, aussi, les piétons, qui représentent une clientèle vulnérable, pour le Service de police de la ville de Montréal, en matière de sécurité routière.

Déjà, le SPVM avait préparé, en 2005, un plan stratégique quinquennal en matière de sécurité routière, avec objectif précis de réduire les accidents mortels et de réduire les accidents blessés graves. Et, ajout à ce plan quinquennal, le plan de transport de la ville, aussi, qui vient encadrer les déplacements des Montréalais et des personnes provenant de l'extérieur.

Mais la ville de Montréal a investi de façon importante en matière de sécurité routière, entre autres par l'ajout des 133 policiers à la division de la sécurité routière, aussi, que je considérais comme ajout en matière de visibilité policière sur nos routes et sur le territoire de l'île de Montréal, de l'agglomération montréalaise. Nous avons aussi investi beaucoup en matière d'outils technologiques pour pouvoir répondre aux besoins de plus en plus criants.

Fort de son plan stratégique de 2005, nous voyons actuellement une réduction importante des accidents mortels et blessés graves comme défini précédemment: 2007, à la même date, comparativement à 2006, une réduction de 23 % des accidents mortels; une réduction aussi de 25 % des accidents blessés graves, dû à l'action du Service de police et d'autres actions contenues dans le plan quinquennal.

Le mémoire de la ville de Montréal, en mars 2006, faisait état de certains objectifs de contrôle, entre autres, sur l'utilisation du téléphone cellulaire. Je dois vous dire par contre que, dans le projet de loi, je n'ai pas

vu quelque chose qui s'apparentait à l'évolution des technologies de communication, entre autres, au niveau des GPS, qui deviennent de plus en plus performants dans les véhicules automobiles. Donc, la communication s'élargit avec le temps.

● (16 h 10) ●

Aussi, un objectif de contrôle au niveau du réseau local. Et vous savez, la demande de la ville de Montréal était de réduire la limite de vitesse, au niveau local, de 50 km/h à 40 km/h. Et je sais que vous avez une ouverture sur le sujet.

Aussi, contrôle, sur les récidivistes de la vitesse, des photoradars, principalement au niveau de la rue Notre-Dame. Le mémoire contenait aussi l'obtention de financement afin d'appliquer les mesures législatives.

Nous avons aussi, dans le mémoire, la création du bureau de la sécurité des déplacements, de Montréal, indispensable à la gestion complexe — nous l'avons vu précédemment — indispensable à la gestion complexe entre les différents services de la ville de Montréal.

Par contre, la ville de Montréal revendiquait une autonomie, une autonomie au niveau de l'implantation des nouvelles mesures et de la gestion, entre autres, du photoradar et au niveau de la gestion des caméras feu rouge, autonomie au niveau du suivi et du contrôle des constats d'infraction. Mais, plutôt, vous avez opté pour une gestion centralisée sans bénéfice pour le territoire de Montréal et pour son service de police.

Donc, évidemment, étant sur la table de concertation, nous appuyons les 23 recommandations contenues dans le rapport de la Table québécoise sur la sécurité routière. Il s'agit ici de garnir un coffre d'outils adéquat pour faire face à une réalité, c'est-à-dire les comportements des usagers de la route, déviants, au Québec comme à Montréal. Nous nous devons d'ajouter des outils à ce coffre-là, mais pas à n'importe quel prix. Cet appui, il n'est pas à n'importe quel prix pour le territoire de l'agglomération de Montréal.

Additionné aux autres priorités d'un service policier sans cesse grandissant, c'est-à-dire, et je vais vous en énumérer quelques-unes de ces priorités: le terrorisme, qui n'existait pas voilà 10 ans et qui a un impact important face aux Montréalais; la lutte aux gangs de rue, une priorité du service; la violence conjugale, et nous avons vu des déclarations dernièrement, dans les médias, au niveau de la violence conjugale, qui est une priorité aussi pour le Service de police de la ville de Montréal; aussi, les relations avec la communauté — et je passerai tous les commentaires sur les accommodements raisonnables, entre autres, où nous sommes souvent victimes des ces accommodements raisonnables. Au niveau des communications: la diffusion de l'information; les relations avec les médias; la technologie; l'Internet, qui nous demande de plus en plus d'efforts et d'investissements au niveau d'un service de police; et plusieurs autres, évidemment.

Mais la responsabilité, l'imputabilité et le financement doivent être partagés et non assumés uniquement par les Montréalais. À ce titre, plusieurs solutions ont été proposées, mais aucune ne fut retenue: entre autres, élargir les campagnes publicitaires en matière de transport urbain, donc un financement, par la SAAQ, pour des problèmes spécifiques à Montréal; aussi, le partage des économies de réduction, dû à la réduction des

indemnités des victimes, dû à la diminution des accidents de Montréal suite à l'implantation du plan stratégique; aussi, les revenus de contraventions provenant du photoradar, entre autres; l'utilisation du SECI, un système informatisé de contrôle de contraventions, système d'émission de constats informatisés, que nous avons mis à la disposition du ministère.

En fait, les services de police appliquent les lois fédérales, provinciales et sa réglementation, des réglementations municipales, des règles, des procédures, des directives des différents corps policiers, des pratiques policières dictées par le ministère de la Sécurité publique, surtout, surtout — le plus important — des codes moraux, des codes moraux non écrits qui guident le travail des policiers quotidiennement et qui ont un impact direct sur les poursuites, c'est-à-dire au niveau disciplinaire, au niveau criminel, déontologique et médiatique, de plus en plus fréquentes sur les policiers, ont un effet et sur les corps policiers aussi, donc, pour un service de police où un directeur, demande de plus en plus de pression, commande de plus en plus de pression au niveau de la gestion des ressources humaines et au niveau de son budget, évidemment.

Donc, je le répète, nous appuyons les 23 recommandations qui feront partie d'un coffre d'outils. Il ne suffit pas seulement, par contre, de légiférer, mais de supporter au niveau de son leadership, au niveau des différents plans stratégiques, et la présentation précédente était à cet effet... et, pour un service de police, au niveau des trois E, c'est-à-dire l'éducation, l'engineering et l'«enforcement»: l'éducation, évidemment, la publicité ou les campagnes de publicité, auprès de la population, de sensibilisation; l'engineering, qui est justement le plan d'aménagement de transport de la ville, l'environnement; et l'«enforcement», la répression venant des services, des différents services de police.

Donc, un financement de plus en plus prioritaire dû à une surenchère de la réglementation, donc, plus de réglementation, plus de priorités pour un service de police, plus de plans stratégiques; plus d'interventions, donc plus d'arrestations; plus de procédures à la cour, donc plus de temps supplémentaire pour les policiers, évidemment; plus de récidives, étant donné que nous allons avoir eu plus d'arrestations; et encore plus de poursuites déontologiques. Donc, les coûts pour un service de police municipale sont de plus en plus importants dû à cette augmentation de la législation encore une fois que je dis que j'appuie.

Donc, en conclusion... Et je vais prendre une petite gorgée d'eau. Ma grippe m'assèche la bouche. Je force beaucoup! Pas grave, on va passer au travers. Donc, en conclusion, notons que la recommandation de la table québécoise de prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités est prioritaire et cruciale pour la ville de Montréal. De fait et afin d'atteindre nos objectifs, des investissements majeurs sont nécessaires, soit les coûts au fonctionnement du bureau de sécurité des déplacements, ceux associés à la mise en oeuvre des opérations policières de même que les dépenses d'immobilisations liées à la réalisation de programmes de sécurisation spécifiques.

Considérant que le résultat de ces programmes bénéficiera à toute la société en raison des économies en

indemnités versées par la SAAQ et les assureurs, nous croyons qu'un mécanisme de financement permanent doit être instauré afin d'aider les municipalités dans ces efforts.

Les municipalités, dans le contexte général, tout comme et plus particulièrement leurs services de police, ne peuvent plus assumer seules le financement de la mise en place de mécanismes ou de programmes provinciaux sans l'aide des paliers supérieurs. Il est essentiel que tous les ministères du gouvernement réalisent que, pour assurer la sécurité de tous les citoyens, qu'ils soient Montréalais ou de partout au Québec, l'ensemble des ressources doivent être mobilisées et dirigées vers les instances qui peuvent véritablement assurer leur mise en place efficace, soit au niveau local.

Donc, dans l'espérance de voir ces outils sortir de leur coffre dans le seul objectif de sécuriser les usagers de la chaussée et d'éviter des morts, je vous remercie de votre attention, c'était... Je vais répondre aux questions, mais le domaine est si large que je voulais plutôt vous laisser la place aux questions, et je vais y répondre. Merci.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. Delorme, pour votre présentation. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Alors, M. Delorme, je tiens à vous remercier de votre présence, malgré votre grosse grippe, mais vous dire également merci pour, un, votre participation à la Table québécoise de la sécurité routière, vous avez été des membres actifs pendant les 18 derniers mois. Alors, j'apprécie énormément parce que vous représentez beaucoup de gens derrière vous, et vous êtes des agents déterminants dans la mise en application de cette loi-là. Et je voudrais également vous remercier pour l'embauche des 133 policiers qui sont dédiés, là, affectés à la sécurité routière, ainsi que la mise en place du bureau des déplacements, là, du bureau de la sécurité dans les déplacements. Alors, c'est une initiative extraordinaire, M. Delorme, qu'on appuie totalement. Et, si ça peut devenir un exemple pour les autres grandes villes de la province, on sera très fiers que ce genre de projet là ou ce genre d'initiative là puisse faire naître d'autres projets similaires ailleurs. Alors, moi, je tiens à vous dire merci.

Je voudrais vous dire qu'également, si jamais les... Parce que vous dites, là, ce que je comprends essentiellement de votre... le résumé de votre intervention, c'est qu'il y a de plus en plus de demandes et de moins en moins de ressources financières, pas nécessairement en termes d'êtres humains mais en termes d'argent. Alors, écoutez, la SAAQ me dit qu'elle contribue un petit peu à chaque année à la hauteur de 100 000 \$, là, pour des activités de sensibilisation. Elle me dit également que ça pourrait être davantage pour l'année 2008, ça pourrait être encore plus que ça.

● (16 h 20) ●

Et ce que j'aimerais vous dire également, c'est que, dans le cadre des projets pilotes, notre conception à nous, c'est que cet argent-là, si éventuellement il y a des photoradars ou des caméras feu rouge sur le territoire de la ville de Montréal, ces argents-là vont retourner en mesures de sécurité routière qui peuvent soutenir votre bureau de sécurité dans les déplacements, qui peuvent soutenir toutes sortes d'éléments, d'outils qu'on va nous proposer qui vont nous permettre d'améliorer la sécurité routière. Et ces argents-là vont être totalement dédiés à ça, M. Delorme. Alors, les argents qui vont provenir des

infractions de photoradars et de caméras feu rouge vont retourner pour soutenir la mise en place de bureaux tels que vous voulez mettre en place. S'il y a des nouveaux agents de sécurité routière qui peuvent éventuellement être embauchés, ça pourra soutenir ces activités-là. Alors ça, pour nous, c'est important de vous le mentionner.

J'avais une question, M. Delorme. Vous me dites, là, que vous aimeriez utiliser votre système informatique pour l'émission des contraventions, plutôt que le... Dites-moi, parce que je veux juste essayer de comprendre: Ça changerait quoi dans la réalité, et pourquoi ce serait préférable que Montréal gère ses propres contraventions au niveau des photoradars et de la caméra feu rouge, plutôt que d'être gérées via un système centralisé, là, par le BIA? C'est quoi, la différence? Qu'est-ce que ça vous donne de plus, comme avantage?

**M. Delorme (Yvan):** Un, l'efficacité. L'efficacité: moins besoin de ressources humaines au niveau de la manutention des différents articles, soit les billets soit les photos. Mais aussi pour l'efficacité au niveau du temps, parce qu'on rejoint les personnes de façon plus rapide. C'est une autre raison. Et une autre raison pour financer aussi les activités en matière de sécurité routière émanant de la loi: une rétribution par billets qui peuvent revenir au Service de police de la ville de Montréal... à la ville de Montréal plutôt — pas au Service de police de la ville de Montréal, à la ville de Montréal — une rétribution par billets qui nous aiderait à financer des activités de sécurité routière sur l'île de Montréal, qui est criant, et on l'a entendu précédemment.

**Mme Boulet:** Alors, en partie, ça aiderait à financer ce qui existe déjà, ce serait un service complémentaire ou additionnel, mais qui permettrait peut-être de financer une structure qui est déjà en place. C'est ça?

**M. Delorme (Yvan):** Une structure qui existe déjà et aussi des...

**Mme Boulet:** Qui est très efficace, comme vous me le dites?

**M. Delorme (Yvan):** Effectivement.

**Mme Boulet:** O.K. Alors, l'essentiel, ce serait ça. On dit souvent que les policiers sont contre les photoradars; j'aimerais juste vous entendre, M. Delorme, là-dessus.

**M. Delorme (Yvan):** Je crois que le photoradar est un outil parmi tant d'autres. Donc, le photoradar fait partie d'un tout, je disais tantôt, là, de notre plan quinquennal, qui est très complexe et qui utilise toutes sortes d'outils; on parlait d'environnement, on parle d'«enforcement», on parle d'éducation aussi. Mais ce n'est pas tout simplement d'installer un photoradar à un endroit pour éviter le pire, c'est qu'il faut qu'il y ait des mesures alternatives pour pouvoir encadrer l'utilisation du photoradar. Donc, c'est un outil de plus qu'on a à notre disposition, qu'on pourrait avoir à notre disposition pour être plus efficaces.

**Mme Boulet:** Alors, j'apprécie d'avoir ce commentaire-là. Et vous savez que les photoradars mobiles, s'il y a lieu, seront toujours opérés avec un

policier qui sera en permanence avec cet outil-là. Alors, c'est ce qu'on pense, que, nous, ça devienne un outil complémentaire qui peut bonifier ou améliorer encore le rendement et le travail d'un policier. Alors, moi, je vous remercie et je vais laisser la parole à mon collègue.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président. Bonjour, M. Delorme, merci d'être ici aujourd'hui, de partager avec nous la position de votre Service de police, qui accomplit de grandes choses avec les contraintes budgétaires qu'on connaît, qu'on a vues et qui semblent être très présentes dans les mois et dans les années qui vont venir.

J'aimerais vous entendre sur deux choses particulièrement. La mesure qui est dans le projet de loi, par rapport au 0,05, je comprends que c'est une mesure, mais, avec votre expérience, l'impact que ça pourra avoir dans la conduite, la conscientisation et dans la prévention des accidents, j'aimerais ça vous entendre, j'aimerais ça entendre votre point de vue là-dessus.

**M. Delorme (Yvan):** Seulement que sur le 0,05?

**M. Ouellette:** Seulement que sur le 0,05, sur cette mesure.

**M. Delorme (Yvan):** Encore là, le 0,05 est un outil utile à notre fonction, et il ne faut pas appliquer la législation de façon bête au niveau policier. C'est avec des plans stratégiques, c'est avec des interventions ciblées qu'on réussit à diminuer et à avoir un impact sur les comportements déviants des citoyens. Donc, le 0,05 ferait peut-être référence suite à un accident. Et quelqu'un ayant des facultés affaiblies par son manque de sommeil, la consommation d'une autre drogue ou autre fait partie de la preuve pour pouvoir éliminer un problème au niveau de la conduite à Montréal.

Ce n'est pas nécessairement pour faire des barrages routiers partout et essayer d'arrêter tout le monde qui ont consommé de la boisson alcoolique sur le territoire de l'île de Montréal, mais c'est un outil supplémentaire pour pouvoir nous aider à être plus efficaces au niveau des facultés affaiblies, qui est encore, là, très large en matière de faculté affaiblie. Comme je vous ai dit, c'est le sommeil, c'est la consommation de d'autres drogues, c'est des comportements déviants des conducteurs qui amènent cette problématique-là sur l'île de Montréal, avec les accidents, avec les comportements douteux. Donc, le 0,05, pour moi, est louable pour l'efficacité face à la problématique qu'on a avec le nombre grandissant d'accidents sur l'île de Montréal.

**M. Ouellette:** Et aussi une conscientisation sociale. Parce que, partant du moment où les gens, à 0,05...

**M. Delorme (Yvan):** Au niveau des comportements. Encore là, il faut affecter les comportements déviants. Si le message est clair, on risque d'améliorer ces comportements-là.

**M. Ouellette:** Je vais sûrement vous faire plaisir par ma prochaine question. Vous avez parlé de mécanismes

de financement. Je comprends, et je pense que c'est très important que vous nous en fassiez part, que les mesures... vous êtes en faveur des recommandations. Il y a toute une série de mesures, un nouveau coffre d'outils, mais ça faisait longtemps qu'on n'avait pas eu des outils additionnels justement pour prévenir et pour aider à diminuer les accidents et à conscientiser notre monde.

Vous parlez de mécanismes de financement permanents. Et je vous donnerais l'opportunité... Vous avez sûrement pensé à quelques mesures ou à un ensemble de mesures. Et j'aimerais vous entendre sur les suggestions que vous mettriez de l'avant ou que vous souhaiteriez voir appliquer, qui pourraient vous permettre d'être encore beaucoup plus efficaces. Je comprends que, le Service de police de Montréal, vos gens sont très professionnels, mais, si on peut encore tendre à être encore plus professionnels pour sauver encore plus de vies, je veux vous entendre sur vos suggestions par rapport à des mécanismes de financement permanents qui vous aideraient à atteindre votre mission.

**M. Delorme (Yvan):** Mais vous ne voulez pas que je vous parle de tous les mécanismes de financement de tous les différents projets comme gang de rue, terrorisme ou autres, qui interpellent le ministère de la Sécurité publique et qui n'est pas financé au niveau du Service de police de la ville de Montréal.

Mais, maintenant, sur le sujet de la sécurité routière, et j'en ai nommé quatre exemples plus tôt: c'est-à-dire la campagne publicitaire urbaine, qui ferait appel à une sensibilisation au coin d'une rue avec grande densité de piétons, de cyclistes, d'automobilistes — on n'a jamais vu ça à la télévision — qui serait ciblée sur le territoire, un territoire urbain; le partage des économies, dû à la réduction des indemnités des accidents, des accidentés sur l'île de Montréal — et j'ai entendu parler que déjà nos mesures avaient fait en sorte d'économiser 30 millions en indemnités, mais je ne pourrais pas vous citer de personnes, là, ou de...

**M. Ouellette:** ...d'études.

**M. Delorme (Yvan):** ...d'études là-dessus, mais je l'ai entendu pareil; au niveau aussi du partage des revenus de contraventions et aussi de l'utilisation du SECI, qui est très, très important aussi pour le Service de police de la ville de Montréal, pour la ville de Montréal et pour moi, parce que c'est un système informatisé très performant et qui pourrait aider au contrôle ou à l'évaluation du projet pilote à la fin. C'est quatre exemples qui sont déjà très bien.

● (16 h 30) ●

**M. Ouellette:** Je me permettrais un commentaire sur votre préambule, en vous disant qu'on est à la Commission des transports. Il y aura sûrement, lors de d'autres commissions ou dans d'autres domaines relevant de la sécurité publique, un temps et un lieu qui pourront, à un moment donné, satisfaire certains de vos besoins effectivement. Donc, c'est le commentaire que je me permettrais.

Donc, si vous auriez eu à, par rapport à l'ensemble du projet de loi qui est déposé, que ce soit n° 42 ou n° 55... est-ce que, selon vous, avec votre expérience aussi du domaine, il y a d'autres mesures que vous auriez pensé qui auraient pu être introduites dans le projet de loi n° 42?

**M. Delorme (Yvan):** Entre autres, le GPS, j'en ai fait mention tantôt, d'avoir une ouverture sur l'évolution de la technologie communication pour le futur, au lieu de revenir spécifiquement sur des projets technologiques que nous allons voir apparaître dans le futur, d'avoir une ouverture au niveau de la communication et non spécifiquement pour le téléphone cellulaire. C'en est une, mesure. Pour le restant, je vous dirais que déjà nous avons beaucoup d'outils en matière policière pour pouvoir intervenir au niveau des comportements. Nous devons déjà avoir les moyens par contre de pouvoir appliquer ces différentes mesures législatives, et souvent c'est au niveau des moyens que nous avons de la difficulté et non au niveau des outils.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de LaFontaine.

**M. Tomassi:** Oui, merci. Merci, M. Delorme. Bienvenue, bonjour. Vous avez parlé des GPS, là. Le projet de loi fait en sorte qu'il y aurait une interdiction d'utiliser le combiné de cellulaire pour qu'on puisse avoir le mains-libres, comparativement au député... puis je le comprends, là, il n'y a pas personne qui va utiliser les deux mains, mais au moins on va avoir les deux mains libres. Si jamais il arrive quelque chose, le réflexe est de dire: Est-ce que je mets mon téléphone à terre ou est-ce que j'agrippe le volant? C'est dans la tête, là, c'est la motricité des gens, c'est le cerveau, où est-ce qu'on pense puis la réaction qu'on va faire. Je voulais peut-être vous entendre parler là-dessus, si c'est un moyen qui vous semble correct de commencer par cette étape-là.

Mais, pour revenir au GPS, je voulais peut-être... Vous me dites, vous auriez aimé avoir une ouverture plus grande sur le GPS. Vous voulez dire quoi? L'interdiction du GPS? La balisation du GPS? Parce que, là, en termes de GPS, là, il y a toute... la nouvelle technologie vous suit. Quand le GPS est inclus dans le véhicule que tu achètes, quand tu roules, tu ne peux pas l'utiliser, tu ne peux pas rentrer d'adresse. Le GPS qu'on achète dans les magasins, bien là, si tu roules, tu peux rentrer une adresse parce que ce n'est pas incorporé à la voiture. Or, l'adresse, si tu l'as mal inscrite, tu peux pitonner sur ton écran pour rentrer une nouvelle adresse quand le GPS... C'était-u dans ce sens-là que vous vouliez voir un peu plus large, dire: Bon, bien, le GPS qui est intégré à la voiture, on ne voit pas de problème, mais, le GPS qu'on vend dans les magasins, là on aurait une restriction là-dessus, là? Vous voyez ça comment?

**M. Delorme (Yvan):** Que ce soit intégré ou qu'on l'achète au magasin, c'est une distraction, c'est une distraction supplémentaire, dans le véhicule, qui fait en sorte de mettre en danger l'environnement de l'automobiliste. C'est tout simplement au niveau du comportement, encore une fois. Et j'imagine que tous ceux qui ont un GPS ou qui ont un système semblable ont été pris à regarder dans le centre du véhicule à 100 km/h, et ça devient dangereux pour son environnement, pour soi-même en premier, mais aussi pour l'environnement, et de là les accidents. Mais c'est des systèmes qui vont évoluer très rapidement. Si on se limite au combiné, on ne sait pas qu'est-ce qui se passe en matière de technologies de communication et ce qu'on va avoir comme problématiques dans

le futur. Donc, je ne sais pas de quelle façon élargir cet article-là pour pouvoir y inclure les développements futurs qui viendraient distraire les conducteurs.

**M. Tomassi:** O.K. Peut-être le... puis je ne le sais pas, là, je m'avance ou j'y vais de l'avant. Vous vouliez peut-être le voir, peut-être, plutôt dans un règlement qui serait beaucoup plus facile à faire évoluer et non pas dans une loi où est-ce que le Parlement serait rappelé par la suite à changer la loi, là.

**M. Delorme (Yvan):** Exactement.

**M. Tomassi:** Peut-être l'inclure dans un règlement de la sécurité routière, là, pour que l'évolution fasse en sorte que le législateur pourrait l'adopter plus rapidement.

**M. Delorme (Yvan):** Exactement.

**M. Tomassi:** Merci.

**M. Delorme (Yvan):** Je vous citerais là-dessus — et à mon grand étonnement: il y a des véhicules qui se stationnent seuls, on n'a plus besoin de tenir le volant. Je ne sais pas vers où on s'en va, mais les gens vont être complètement distraits de la route parce qu'ils vont se fier sur un moyen technologique. Mais on va toujours avoir besoin de la concentration du conducteur. Mais ces technologies-là sont déjà en marche, là, sont déjà très avancées, et nous allons faire face à cette situation dans le futur. Nous devrions avoir déjà les outils qui vont nous permettre d'intervenir pour éviter le pire.

**Le Président (M. Bergman):** Vous avez 1 min 30 s.

**Une voix:** Ça va.

**Le Président (M. Bergman):** Merci. M. le député de Blainville.

**M. Gingras:** M. Delorme, bonjour. Je vais revenir sur le cellulaire, là. Vous me dites... À l'heure actuelle, vous savez que le GPS est interdit. Donc, il y a une permission ou une tolérance appliquée au niveau des GPS. C'est à Montréal aussi?

**M. Delorme (Yvan):** La loi est bonne pour tout le monde au Québec puis au Canada.

**M. Gingras:** Ah oui? Mais on nous dit que la Sûreté du Québec applique une tolérance au niveau des GPS.

**M. Delorme (Yvan):** Je n'ai pas de connaissance sur la tolérance de la Sûreté du Québec ni notre tolérance à nous...

**M. Gingras:** Ah! Donc...

**M. Delorme (Yvan):** Je ne pourrais pas vous dire.

**M. Gingras:** Ah bon! Donc, on dit: À l'intérieur du Québec, donc, vous avez donné combien de billets de contravention, pour la dernière année, au GPS?

**M. Delorme (Yvan):** Je ne pourrais pas vous dire, je n'ai pas les chiffres en main. Sauf que je voudrais dire aussi que les GPS incluent les systèmes de téléphonie cellulaire aussi, maintenant, donc son utilisation devient de plus en plus problématique.

**M. Gingras:** Donc, ce que je comprends dans votre intervention, c'est que l'interdiction du mains-libres puis la volonté du gouvernement de ramener le GPS d'un autre côté, il doit y avoir une difficulté d'application. Parce que vous parlez du MP3 maintenant, du «texting», là, «text link», du BlackBerry, du... est-ce que, comme policier... Je veux dire, ça vous prend une loi claire, parce que vous me dites, tantôt, là: Il faut être clair.

**M. Delorme (Yvan):** Le plus clair possible, oui.

**M. Gingras:** Le plus clair possible. Donc, comment vous vivez avec ça, là, cette volonté d'interdire le cellulaire parce que ça se voit mieux, c'est populaire, c'est une politique de bien paraître, là, pour nous de dire... C'est sûr que, quand on voit un véhicule se tasser avec quelqu'un avec le cellulaire dans la main, on peut dire: C'était le cellulaire qui le dérangeait.

**M. Delorme (Yvan):** Effectivement.

**M. Gingras:** Donc, ça se voit. Mais, dans le cas du MP3, du «texting», de l'enfant, du manger, du fumer, ou etc., il y a une foule de distractions au volant, vous avez, dans la loi, possibilité, quand un véhicule change de voie, puis etc., de donner une contravention, vous n'avez pas besoin de dire: Il a un cellulaire ou autre, là.

**M. Delorme (Yvan):** Bien, ça prend une infraction, premièrement, une infraction, il faut qu'il y ait une ligne continue, une ligne double, mais ça prend une certaine infraction, là. Mais on ne peut pas donner une contravention parce que quelqu'un a changé de voie.

**M. Gingras:** O.K. Mais ce qu'on dit... En fin de compte, ce que vous dites, c'est qu'il faut que la loi, dans le cas de la distraction au volant, soit claire et s'applique à toutes les technologies. C'est ce que j'ai compris dans votre intention.

**M. Delorme (Yvan):** Oui, mais la clarté, elle se définit souvent à la cour. Le policier va venir dire ce qu'il a vu, si c'est une distraction parce que la personne regardait dans le centre de son véhicule et qu'à l'intervention le policier voit un GPS ouvert. Bon. Ça ferait partie peut-être de l'ouverture de la loi par rapport à l'utilisation du téléphone cellulaire contenu dans le GPS à 100 km/h. C'est de voir tout l'impact que les nouvelles technologies peuvent avoir sur les distractions des conducteurs.

**M. Gingras:** Ce que je voudrais comprendre, c'est, la législation... C'est facile d'adopter des législations. Les faire respecter, c'est une autre chose. Est-ce que les législations qui sont proposées sont facilement applicables?

**M. Delorme (Yvan):** Dans son ensemble? Oui, dans son ensemble, oui. Bien, des 23 recommandations de la table québécoise, oui, effectivement.

**M. Gingras:** Me donneriez-vous... Est-ce qu'il vous serait possible de me sortir le chiffre? Combien avez-vous donné de contraventions, l'an passé, à la ville de Montréal, au niveau du GPS? Vu que c'est une loi, puis vous les faites respecter, les lois, j'aimerais ça savoir, à la ville de Montréal, combien, au niveau GPS, vous avez donné de contraventions l'an passé. Merci.

**M. Delorme (Yvan):** Par code, ce serait faisable.

**M. Gingras:** Oui, O.K. Dans l'ensemble des lois, le coffre à outils, on va l'emplir, le coffre à outils, le coffre à outils serait plein, mais il faut les faire appliquer, ces lois-là. Le 0,05, là, comment ça prend de temps pour un 0,08, puis combien avez-vous arrêtés, à Montréal... Ça, vous devez l'avoir, là: Combien avez-vous arrêtés, à Montréal, de 0,08 l'an passé, d'individus qui dépassaient la limite permise?

**M. Delorme (Yvan):** Je n'ai pas les données, sauf que ma réponse tantôt était à l'effet que c'est un outil supplémentaire pour pouvoir intervenir face à un comportement déviant. Et, si, à la vue, l'individu, ses facultés sont affaiblies, mais elles peuvent être affaiblies par deux ou trois différentes substances, ou par son sommeil... ou son manque de sommeil, ou autre, mais c'est tout simplement une chaîne d'événements qui fait en sorte qu'il y a eu un accident, qu'il y a eu des blessés, il y a eu un accident mortel, mais au moins ça vient nous donner un outil supplémentaire pour pouvoir intervenir auprès de ce comportement déviant là. C'est tout simplement ça: ça vient nous aider à l'application de la loi et réprimander certains comportements.

● (16 h 40) ●

**M. Gingras:** Oui. Dans l'application, M. Delorme, en 2003, autant, au niveau du gouvernement, des données canadiennes que des données de la SAAQ, en 2006, entre 0,5... entre 0,049 mg et... excusez, entre 0,05 et 0,08, il y avait 6 % des gens qui étaient décédés et il y avait 84 % des gens en haut de 0,08. Est-ce qu'on vise la bonne cible? Est-ce que vous n'allez pas arrêter... Je ne sais pas combien vous en avez arrêtés, là, l'an passé, en haut de 0,08, mais on sait que c'est eux qui causent des accidents, et là on veut intercepter tous ceux qui ont 0,05. Vous disiez tantôt que vous manquez de ressources. Comment ça prend de temps faire une interception à 0,08? Puis comment ça va prendre de temps à 0,05?

**M. Delorme (Yvan):** Ça va prendre le même temps.

**M. Gingras:** On a-tu assez de ressources?

**M. Delorme (Yvan):** Ça va prendre le même temps, l'intervention par le policier, ça va prendre le même temps, évidemment. Mais on vise de changer des comportements. Je le répète, c'est de viser de changer des comportements de conducteur. Et il y a aussi... C'est un ensemble très complexe d'information, de campagne publicitaire. C'est une campagne qui vise les jeunes, entre autres. Et nous avons plusieurs autres provinces et pays où la limite est de zéro. C'est tout simplement pour améliorer ces comportements-là. Mais le temps va être le même. Ce qu'on vise, c'est la diminution de ces comportements-là. Si la diminution fait en sorte de

diminuer les risques pour les utilisateurs de la chaussée, tant mieux.

**M. Gingras:** Oui, mais comment ça prend de temps à un policier pour terminer une intervention à l'égard d'une personne qui est appréhendée avec un 0,08?

**M. Delorme (Yvan):** Dépendamment, ça peut prendre deux heures, ça peut prendre quatre heures.

**M. Gingras:** Deux heures, quatre heures. 0,05, ça va prendre le même temps?

**M. Delorme (Yvan):** Bien, oui, évidemment, parce que c'est les mêmes procédures qui vont s'appliquer.

**M. Gingras:** Quatre heures, oui. Donc, à l'heure actuelle, on nous dit qu'au Québec, et j'avais les chiffres tantôt, par 100 000 habitants, c'étaient 28 personnes qui étaient arrêtées dans un contrôle routier, comparativement à 15 000 en Finlande et en France, et 12 500 en Suède, et 1 000 personnes par 100 000 habitants au Royaume-Uni. À l'heure actuelle, on en arrête 28, et vous me dites... Avec 0,05, quoi, ça va vous permettre d'en arrêter plus? Je ne le sais pas.

**M. Delorme (Yvan):** Notre objectif, ce n'est pas d'en arrêter plus...

**M. Gingras:** Je ne vois pas ce qui est visé, là.

**M. Delorme (Yvan):** Notre objectif, ce n'est pas d'en arrêter plus, c'est qu'il y ait moins de personnes sur la route en état d'ébriété... ou avec des facultés affaiblies, excusez-moi, avec les facultés affaiblies, c'est que l'ensemble de la législation, l'ensemble des mesures entreprises par les différents acteurs en matière de sécurité routière vont faire en sorte qu'il y ait moins de personnes à risque sur le réseau routier.

**M. Gingras:** Parce que 0,08, la norme du 0,08 n'était pas tombée du ciel, là. C'était un taux d'alcoolémie à partir duquel les effets de l'alcool augmentent sur une base exponentielle et c'était donc... Il y avait une base scientifique au 0,08.

**M. Delorme (Yvan):** Et je vais laisser les scientifiques le déterminer.

**M. Gingras:** O.K. Mais il importe... On a souvent tendance, comme société, à nous poser la question des fois du mauvais côté de la lunette, là, ou du mauvais bout. Et, dans le cas qui nous concerne, plutôt que de débattre des mérites de mesures spécifiques comme la réduction du taux d'alcool, nous serions sans doute plus avisés de demander: Que faut-il faire pour améliorer le bilan sur les routes du Québec en ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies? Parce qu'entre 0,05 et 0,08 il n'y a pas de chiffre, il n'y a pas d'évidence qu'effectivement il y a plusieurs conducteurs d'impliqués à cet égard dans les accidents.

**M. Delorme (Yvan):** Très humblement, là, je laisserais M. De Koninck répondre à cette question-là, qui

a fait affaire avec les différents spécialistes, sinon avec des spécialistes dans le domaine. Je me fie sur les données qu'on me donne. Je ne voudrais pas commenter des...

**M. Gingras:** Ça sort des rapports.

**M. Delorme (Yvan):** Oui, mais je ne voudrais pas commenter.

**M. Gingras:** Mais donc vous dites: Ça va nous permettre d'arrêter... on va faire plus d'interventions.

**M. Delorme (Yvan):** Ça va nous permettre, j'en suis convaincu, de réduire les comportements déviant, comme nous l'avons réussi à Montréal, actuellement, avec la vitesse, les feux rouges et l'interblocage qui affectaient la sécurité routière à Montréal. Et, avec les mesures qu'on a mises en place, nous avons évité plusieurs accidents à blessés graves et mortels, suite à ces trois mesures-là seulement. D'autres mesures appliquées dans le futur vont faire en sorte encore une fois de diminuer les risques au niveau des citoyens de Montréal.

**M. Gingras:** Merci, M. Delorme. M. le Président, M. Grondin.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Merci. Moi, j'ai un peu de difficultés à comprendre, là: si on applique le 0,5, ça veut dire que les policiers, là...

**Une voix:** 0,05.

**M. Grondin:** ...le 0,05, ils s'en vont à côté d'un restaurant où un couple va souper le soir, ils peuvent l'arrêter en sortant, c'est certain qu'ils vont le poigner s'il a bu une bouteille de vin. Mais ça veut dire que, le temps que vous allez passer avec les gens qui ont 0,05 à 0,06, ce temps-là, vous ne l'utiliserez pas pour arrêter ceux-là qui ont 0,14, 0,15 qui vont aller tuer d'autres personnes. Ça vous prend quatre heures à rédiger le rapport avec tout ça.

**M. Delorme (Yvan):** Mais — je comprends très bien votre question — il faut commencer quelque part pour pouvoir réagir au comportement des utilisateurs de véhicules automobiles. À 0,05, il y a d'autres facteurs, j'en suis convaincu, qui vont être aggravants, que l'individu va être dangereux pour son environnement et pour lui-même. Mais ça ne nous empêchera pas de faire le restant de notre travail. Parce qu'on a plusieurs priorités, on essaie de prioriser les priorités.

**M. Grondin:** C'est parce qu'à l'heure actuelle, là, c'est prouvé que la plupart des accidents mortels sont causés par les gens qui ont de 0,08 à 0,15, 0,16. Alors, si les accidents sont causés par ces gens-là, c'est parce qu'ils ne sont pas arrêtés, parce qu'ils circulent. S'ils avaient été arrêtés, ils ne circuleraient pas, ils n'auraient pas d'accident. Alors, ce qu'on veut dire: À l'heure actuelle, on n'est pas capable d'appliquer la loi qu'on a présentement; on va en mettre une plus sévère puis on va trouver le temps de l'appliquer?

**M. Delorme (Yvan):** On va tout faire pour l'appliquer évidemment, pour pouvoir changer ces comportements-là. Mais c'est tout comme la limite de vitesse à 100 km/h: si on diminue à 80, peut-être que les gens rouleraient à 100 km/h.

**M. Grondin:** Puis on parle toujours de 0,05, 0,08, mais, la drogue, là, aujourd'hui, vous savez très bien que c'est un... Y a-t-il plus de personnes qui sont en état de... je ne sais pas comment dire ça, de la drogue, là, mais, quand vous les arrêtez, est-ce que vous...

**Une voix:** Sous l'influence de la drogue.

**M. Grondin:** Sous l'influence de la drogue, mais est-ce que vous avez un moyen de déterminer s'ils sont gelés ou bien s'ils ne sont pas gelés?

**M. Delorme (Yvan):** Je ne vous dirais pas, je ne vous dirais pas qu'il y a plus de personnes qui sont sous l'influence de la drogue au volant que de l'alcool, je n'affirmerais pas ça. Sauf que le fait d'accuser quelqu'un de facultés affaiblies n'est pas nécessairement suite à un test qu'on peut faire, il y a les comportements. Et c'est ce qu'il faut prouver à la cour, c'est ce qu'un policier doit prouver à la cour hors de tout doute raisonnable pour pouvoir inculper la personne. Donc, c'est l'ensemble du comportement qui vient soutenir notre accusation. Et, à 0,05, il peut y avoir une foule d'autres preuves amenées à la cour et qui va faire en sorte qu'un juge va déclarer la personne coupable de facultés affaiblies. Mais ça fait tout simplement nous aider justement, comme vous dites, au niveau des facultés affaiblies par la drogue, qui est plus difficilement prouvable à la cour. Au moins, le 0,05 va pouvoir nous aider s'il y a une combinaison des deux facteurs.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Maskinongé, pour une très courte question.

**M. Dampousse:** Oui, bien, là, je regarde qu'est-ce qui a été dit depuis le début, c'est que... Est-ce qu'on peut... Quand vous faites des barrages routiers, là, est-ce que vous faites des barrages routiers sur une courte période? Parce qu'on parlait, tout à l'heure, de 28 comparativement à d'autres pays où est-ce que c'est qu'on voit qu'il y en aurait plus. Il me semble que ce serait quelque chose qui ferait en sorte... ça amènerait les conducteurs... Si on aurait des barrages routiers, puis les gens seraient certains qu'ils pourraient possiblement... si on le met plus long, qu'ils pourraient se faire arrêter, ce serait quelque chose qui empêcherait les gens de conduire en état d'ébriété ou conduire à 0,08 et plus. Parce que, là, de la manière qu'on voit là, c'est parce qu'on n'applique pas la loi, dans le sens qu'on n'arrête pas assez de gens ou, quand on fait un barrage routier, il est trop court, votre barrage routier. Il y a quelque chose qui...

**Le Président (M. Bergman):** En conclusion, s'il vous plaît.

**M. Delorme (Yvan):** Les barrages routiers sont issus de différents programmes qui concertent les différents corps policiers ensemble, avec la SAAQ, et on le publicise avant: telle date, telle heure, nous allons faire

des... tout simplement pour conscientiser, et on arrête pareil des individus avec les facultés affaiblies. Donc, c'est un ensemble, encore là, c'est un ensemble de facteurs qu'on tente de mettre en oeuvre pour pouvoir changer les comportements. On avise les personnes, ils sont plus que 0,08. Donc, il faut que les personnes... On parle de conducteur désigné, les personnes sont supposées être à 0, point, là, ils sont au volant d'un véhicule.

● (16 h 50) ●

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. Delorme, dans votre introduction, dans votre présentation au tout début, vous avez clairement établi la cause à effet directe entre l'amélioration du bilan routier sur le territoire de l'île de Montréal... si je me rappelle, là, 23 % de réduction en termes de décès puis 27 %, 25 % en termes d'accidents graves. Et vous dites que ça, c'est dû à l'engagement de 133 nouveaux policiers. Vous pouvez nous redire ça? Vous pouvez nous confirmer ça?

**M. Delorme (Yvan):** C'est un des facteurs qui a contribué à la diminution des accidents à blessés graves et mortels. Le plan quinquennal que nous avons mis en oeuvre en 2005 fait état aussi des trois E: éducation, engineering et «renforcement», engineering étant le plan d'aménagement. Nous travaillons en étroite collaboration avec la ville de Montréal, qui est mon employeur évidemment, mais nous concertons les différents services de la ville ensemble pour pouvoir donner un meilleur environnement aux citoyens de Montréal. Nous essayons de favoriser le transport en commun et nous travaillons aussi au niveau des arrondissements. Dans chacun des arrondissements et des villes défusionnées sur l'île de Montréal, nous avons des tables de sécurité routière, des tables de sécurité qui nous aident à concerter nos efforts dans le but d'offrir ce meilleur environnement là aux citoyens.

Tout comme les 133 agents du service de police, leur action est ciblée à des intersections, à des endroits qui sont problématiques. Les seuls utilisateurs de la chaussée que nous avons ciblés depuis le début de notre plan quinquennal sont les automobilistes, mais il reste encore les cyclistes, les piétons, les camions, avec les plans de camionnage, et c'est un environnement très complexe. Sauf que le changement de comportement ne s'effectuera pas dans une nuit, il faut y aller graduellement. Et nous nous rendons vers cet endroit-là avec les différentes législations, évidemment, c'est des outils qui vont venir nous aider à pouvoir établir cette norme-là de comportement des usagers de la chaussée.

**M. Deslières:** ...comprend tout ce qui est péri-phérique, M. Delorme, là, mais sauf que, là, là, ce que vous nous dites, en clair et net, là, il faut comprendre qu'on a eu plus d'hommes, on a eu plus d'hommes, de femmes sur le plancher, sur le terrain, dans nos rues, tout ça, qui ont fait de l'action, de la prévention, tout ça. Mais ils ont fait aussi... ils font beaucoup plus d'interventions, et ça a réduit de façon tangible, là. Il y a une cause à effet directe entre le fait...

**M. Delorme (Yvan):** Un des éléments d'effet, évidemment.

**M. Deslières:** Donc, ce que nous disons comme opposition: Peu importe la loi, peu importe la législation, la beauté de la loi, tout ça, s'il n'y a pas de poignée à cette loi-là, si elle n'est pas appliquée, elle va rester un peu théorique.

**M. Delorme (Yvan):** C'est ce que je disais dans ma présentation.

**M. Deslières:** Merci, monsieur. C'est juste pour... Ça sonne doux à notre oreille.

Deuxième élément, deuxième élément, plusieurs collègues de Montréal nous ont fait valoir que, dans les zones scolaires — je vous amène sur les zones scolaires — il y avait un certain nombre de problématiques en termes de configuration, de périmètre, de signalisation, de possibilité pour vos agents d'intervenir, tout ça. Est-ce que vous avez constaté un certain nombre de problèmes particuliers dans ces zones scolaires, vous comme directeur, vous au service?

**M. Delorme (Yvan):** Bien, c'est le plan montréalais sur la sécurité routière que nous mettons en oeuvre actuellement. Entre autres, il y a 500 intersections qui sont ciblées, que nous devons réaménager pour pouvoir avoir une meilleure efficacité au niveau de la sécurité routière. Mais, oui, effectivement, il y en a sur l'île de Montréal, nous y travaillons. Mais encore une fois c'est un des éléments qui va améliorer cette sécurité routière là, oui.

**M. Deslières:** Mais il y a vraiment problématique dans certains quartiers, particulièrement de l'île de Montréal, où on voit toutes sortes de mauvaises choses, là.

**M. Delorme (Yvan):** Oui. Entre autres, il y a toutes sortes de mauvaises choses, entre autres l'augmentation...

**M. Deslières:** En termes routiers, là, de délinquance routière, là.

**M. Delorme (Yvan):** Oui, oui. Entre autres, l'augmentation de la circulation sur l'île de Montréal. De plus en plus de véhicules se présentent sur l'île de Montréal à tous les jours, ce qui fait en sorte qu'il y a des personnes qui prennent des raccourcis dans des quartiers et qui, oui, mettent la vie des citoyens en danger.

**M. Deslières:** La ville, dans son plan d'action, M. Delorme, a comme priorité de mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements. Vous me parlez qu'il y a beaucoup de tables, qu'il y a déjà un bureau sur la... — rappelez-moi le nom, là, le bureau de la sécurité, là — on ajoute...

**Une voix:** ...

**M. Deslières:** ... — c'est ça — on ajoute un bureau. Comment voyez-vous cette nouvelle instance? Un plus, une meilleure organisation? Vous avez fait des progrès, mais est-ce que ça va dans le bon sens, selon vous?

**M. Delorme (Yvan):** Absolument. Absolument dans le bon sens. C'est de faire des plans stratégiques

globaux, et par la suite il y a des priorités locales aussi et de façon à faire appliquer les lois, mais aussi...

**M. Deslières:** ...meilleure concertation pour vous.

**M. Delorme (Yvan):** Absolument.

**M. Deslières:** O.K. Juste une dernière comme ça, qui me vient à l'esprit, là — je vais céder la parole à mon collègue: Est-ce que vous êtes pour ou contre les pneus d'hiver?

**Le Président (M. Bergman):** M. le député d'Ungava.

**M. Deslières:** Juste un instant, M. le Président. Est-ce que vous êtes pour ou contre les pneus d'hiver?

**M. Delorme (Yvan):** ...vous dire.

**M. Deslières:** Pardon?

**M. Delorme (Yvan):** Je ne pourrais pas vous dire, je ne connais pas le... On ne peut pas être contre la vertu. J'imagine que je suis pour les pneus d'hiver.

**M. Deslières:** Merci, monsieur.

**M. Delorme (Yvan):** C'est Yvan Delorme qui a répondu.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député d'Ungava.

**M. Ferland:** Merci, monsieur. Dans Ungava, c'est certain qu'on a des pneus d'hiver, c'est...

**Des voix:** ...

**Une voix:** C'est juste à côté de Montréal, c'est juste à côté de Montréal.

**M. Ferland:** Juste à côté. On ne s'est pas posé la question. Merci, M. le Président. M. Delorme, pour votre présentation, félicitations.

Je constate, parce qu'on sort d'une commission où on a entendu, écouté bien sûr beaucoup d'intervenants sur la stratégie de développement durable, je constate, dans votre présentation, outre le plan de transport... Parce qu'on a eu la présentation de la stratégie de développement durable de la ville de Montréal, et je vois qu'il y a beaucoup de choses que vous avez mises en application ou qui sont... qu'on retrouve, là. Donc, on parle aussi de développement durable quand on parle de... O.K., on s'entend là-dessus.

Et j'aurais deux questions, je vais vous les poser en même temps. Parce qu'on a eu... Vos prédécesseurs, la Direction de la santé publique de Montréal, ont soulevé des choses très intéressantes. Premièrement, vous avez, d'entrée de jeu, annoncé immédiatement que vous appuyez les 23 recommandations. Je pense que, dans l'ensemble, au niveau de ce qui est déposé, il y a des éléments qui sont bien sûr questionnables, mais, les

23 recommandations, vous les appuyez. Mais vous avez aussi parlé de mesures d'accompagnement, et on peut sous-entendre par là mesures financières. Est-ce qu'en disant que vous les appuyez... est-ce que, dans votre service ou à la ville, vous avez — première question — monnayé ces recommandations-là, si vous aviez à les appliquer demain matin à l'intérieur de votre service pour la ville de Montréal?

Et, deuxième question, vos prédécesseurs ont soulevé quelque chose que j'ai trouvé intéressant, parce qu'ils ont... Tout l'aspect du concept de globalité, ils l'ont soulevé en disant, bon: Si on applique certaines mesures dans certains secteurs où on nous a présenté un schéma avec des gros points noirs, des petits, puis des moyens, puis, bon, et d'élargir... Et ils ont parlé d'arrimage avec d'autres services. Et là on sous-tend la gestion, l'application de certaines normes, mais la gestion par rapport à votre territoire. Et on sait que vous n'êtes pas les seuls sur votre propre territoire: il y a la Sûreté du Québec, il y a d'autres intervenants. Comment vous vous arrimez par rapport à ça, en termes de gestion globale, dans l'éventualité, là, de la mise en application de ces lois-là qu'on est en train... Donc, le calcul monétaire et les ententes ou échanges avec les autres instances.

**M. Delorme (Yvan):** Au niveau de la première question, évidemment, je l'ai dit et je le redis, j'appuie les 23 recommandations. Mais, comme j'ai dit aussi, elles seraient difficiles d'application demain matin, dû au partage des responsabilités financières qui doit suivre ces législations. Au même titre que j'ai dit: Dans le passé, nous avons pris les responsabilités en matière de terrorisme, gang de rue, criminalité organisée et autres, mais toujours sous la responsabilité des citoyens de Montréal. Mais, si la sécurité routière est plus large que ça, comme vous l'avez dit... fait en sorte de devoir partager ces responsabilités-là.

Au niveau de la gestion globale, je peux vous dire qu'on a de très bonnes relations avec nos partenaires policiers, avec la Sûreté du Québec, avec les municipalités de Laval et Longueuil. Lorsque nous appliquons des programmes, nous les appliquons ensemble pour pouvoir avoir une bonne continuité au niveau des citoyens.

● (17 heures) ●

**M. Ferland:** Est-ce que vous avez monnayé les... Est-ce que vous avez une idée de, si, demain matin, vous aviez à mettre en application... Parce que, dans les projets de loi, les municipalités peuvent, elles ne sont pas nécessairement... Mais, si vous aviez à mettre ça en application demain matin, avez-vous une idée des... Là, on parle de ressources financières, ça peut être ressources humaines, ça peut être d'autres choses, mais tout se traduit par des pesos, des piastres, en bout de piste.

**M. Delorme (Yvan):** Oui, les pesos, les piastres vont selon nos responsabilités. Il faut regarder ça dans son ensemble. Il faut regarder ça dans son ensemble, et ce n'est pas seulement la sécurité routière qui met de la pression budgétaire sur le service de police, mais un ensemble de facteurs qui ne sont pas nécessairement que de l'unique responsabilité des citoyens de Montréal. Donc, oui, si l'étalement urbain fait en sorte qu'on augmente le flot de circulation routière sur l'île de Montréal, évidemment c'est les personnes de l'extérieur qui viennent

mettre en danger par leur comportement, tout comme certains citoyens de Montréal, mais moins nombreux évidemment, et c'est par contre le Service de police de la ville de Montréal qui est là pour assurer cette sécurité. Elle devrait être peut-être probablement partagée avec d'autres instances.

**M. Ferland:** Donc, des moyens comme le retour aux péages, les ponts, ces choses-là, c'est... mais ça...

**M. Delorme (Yvan):** C'est des demandes municipales. Je laisserais ça à l'administration municipale.

**M. Ferland:** Oui, peu importe, mais il reste que, pour ce qui va se passer sur votre territoire, les mesures — et je reviens là-dessus — il va y avoir un coût. Ça veut dire, si je comprends bien votre réponse, c'est que, oui, vous êtes prêts à les mettre en application et vous êtes favorables aux 23 recommandations, vous l'avez dit, mais sans nécessairement vouloir en assumer les coûts.

**M. Delorme (Yvan):** Bien, les coûts vont être assumés par évidemment la ville de Montréal. Mais j'ai donné quatre exemples, entre autres, tantôt. Il y a d'autres exemples de financement qui pourraient être présentés aussi. Mais ça fait partie de l'ouverture qu'on doit avoir dans le dossier pour l'application de cette législation.

**M. Ferland:** J'ai-tu le temps pour une...

**Le Président (M. Bergman):** Il reste 1 min 30 s.

**M. Ferland:** Ah! C'est beaucoup, 1 min 30 s. Même, c'est trop. Dans les mesures, parce qu'on parle de... Les municipalités ne sont pas obligées de mettre en application, peuvent, et ainsi de suite. Est-ce qu'il y a certaines choses où vous seriez favorable à ce que ce soit le projet de loi ou des mesures... des restrictions, c'est-à-dire que certaines recommandations, les municipalités devraient obligatoirement s'y conformer au lieu de seulement pouvoir ou pourraient...

**M. Delorme (Yvan):** Je dirais qu'un service de police doit appliquer la loi sans distinction, sauf que nos cibles, nos plans stratégiques maintenant, parce qu'on fait beaucoup de plans stratégiques, ciblent le 20 % qui a 80 % d'effet. Donc, c'est l'objectif d'un service de police maintenant de cibler les priorités et d'avoir un effet sur une plus grande masse de la population ou une plus grande masse de problématiques.

**M. Ferland:** Ça va.

**Le Président (M. Bergman):** Malheureusement, le temps s'est écoulé. M. Delorme, en ce qui concerne l'information que vous devez envoyer au député de Blainville, est-ce que vous pouvez envoyer cette documentation au secrétaire de la commission, qui va faire la distribution aux membres de la commission, s'il vous plaît?

**M. Delorme (Yvan):** Documentation de...

**Le Président (M. Bergman):** Vous avez entrepris pour envoyer de l'information au...

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Bergman):** Excusez, M. le député.

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Bergman):** Alors, au secrétaire de la commission, qui va faire la distribution aux membres de la commission. Merci pour votre présentation.

Je demande aux gens de la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec de prendre place à la table. Je suspends nos travaux pour cinq minutes.

*(Suspension de la séance à 17 h 3)*

*(Reprise à 17 h 8)*

**Le Président (M. Bergman):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec. M. Côté, bienvenue. Si vous pouvez identifier les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'un échange de 45 minutes avec la ministre et les députés de la commission. C'est à vous la parole, monsieur.

#### **Fédération des policiers et policières municipaux du Québec (FPMQ)**

**M. Côté (Denis):** Merci, M. le Président. À ma droite, M. Paulin Aubé, vice-président exécutif de la fédération, et, à ma gauche, Me Michel Derouet, qui est avocat chez Trudel Nadeau.

Mme la ministre, Mmes, MM. les députés, je vais commencer par vous remercier, remercier la commission de me donner l'occasion de venir vous présenter aujourd'hui son point de vue, le point de vue de la fédération à l'égard du projet de loi n° 42 et du projet de loi n° 55.

La fédération est un regroupement d'associations syndicales composées de plus de 4 200 policiers et policières municipaux du Québec. Soucieuse du bien-être et de la sécurité de la population québécoise, la fédération jugeait primordial de se pencher sur ces deux projets de loi afin de vous proposer des pistes d'action destinées à améliorer le bilan routier de la province, et ce, malgré le court délai qui nous a été accordé pour fournir nos commentaires. Dans ce mémoire, nous vous faisons part de quelques brefs commentaires sur les principaux points traités dans les projets de loi.

Au niveau du chapitre de l'alcool au volant, nous ne pouvons être contre le resserrement des mesures visant à combattre le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Nous sommes donc tout à fait d'accord avec une sévérité accrue des sanctions. En ce qui a trait aux récidivistes, il ne devrait y avoir aucun pardon.

● (17 h 10) ●

Nous sommes également en faveur d'une suspension immédiate de 24 heures du permis de conduire lorsque le taux est égal ou supérieur à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang. Ces mesures doivent s'inscrire dans une démarche où l'État instaurerait un service de accompagnement à l'échelle provinciale dans le but

d'atténuer la rigueur de la mesure et de transmettre le message voulant que l'alcool au volant ne peut être toléré, mais que certaines alternatives s'offrent aux conducteurs récalcitrants. Nous proposons un système à numéro unique géré par l'État puis offert uniformément à la population québécoise, quelle que soit la région. Combien d'accidents pourraient être évités et combien l'État pourrait-il économiser en coûts de toutes sortes avec l'implantation de ce service? Il faudrait étudier sérieusement la possibilité de développer cette forme d'organisme. Cet investissement pourrait s'avérer très rentable à tous points de vue, et encore une fois le Québec se verrait cité en exemple, comme Nez rouge a pu l'être et l'est encore.

En ce qui a trait à l'antidémareur éthylométrique, nous suggérons que les personnes qui le font installer sur une base volontaire dans leur véhicule aient droit à une diminution de leurs frais d'immatriculation. Ainsi, cette mesure inciterait un plus grand nombre de conducteurs à recourir à ce système.

Au chapitre des grands excès de vitesse, nous sommes d'accord avec les changements législatifs proposés relativement à l'introduction de sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse. Cette mesure n'aura certainement pas l'effet souhaité si elle n'est pas appuyée par une augmentation significative de la présence policière sur nos routes. La présence policière accrue permettra, d'une part, l'interception d'un plus grand nombre de conducteurs fautifs et, d'autre part, elle engendrera avec le temps, pour une très grande partie de la population, une prise de conscience ou une crainte raisonnable et probable à l'effet qu'il sera de moins en moins possible de circuler à vive allure sur les routes du Québec sans être intercepté par la police et sanctionné par la loi.

Au niveau du chapitre du cinémomètre photographique, bien que nous reconnaissons que le cinémomètre photographique est un outil de contrôle, la fédération s'est toujours objectée à son implantation et sa position n'a pas changé. Nous avons eu l'occasion d'exprimer notre désaccord lors de la consultation sur le livre vert concernant la sécurité routière au Québec, en janvier 2000. Nous l'avons fait également devant cette commission lors des auditions publiques sur le projet de loi n° 17, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique, le 6 septembre 2001, ainsi que lors de notre audition sur le document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec: les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales*, en février 2006.

Les défauts du cinémomètre photographique sont nombreux et majeurs. C'est le propriétaire du véhicule qui est sanctionné, sans égard à la faute. Le véritable fautif s'en tire. La présomption d'innocence, fondement de notre système pénal, est désormais remplacée par une présomption de culpabilité qui ne sera renversée que par la délation. On fait une entorse à nos règles de justice pénale et à la Charte des droits et libertés de la personne en faisant supporter par le propriétaire une responsabilité absolue et, le cas échéant, en lui imposant le fardeau de se disculper.

En plus, à cause des délais de traitement et du fait que le contrevenant n'a pas été intercepté, il pourrait être difficile pour le propriétaire du véhicule de se faire rembourser en allant quémander auprès du conducteur 30 jours plus tard. Il pourrait également être difficile

pour le conducteur de se remémorer l'événement s'il n'a pas été avisé valablement dès le moment où il a été capté ou s'il n'a pas remarqué l'écran installé pour l'informer de l'infraction, le cas échéant. Les délais de traitement risquent par ailleurs d'être accrus en conséquence de l'augmentation du nombre de constats au point de devenir déraisonnables pour ce genre d'infraction, allant à l'encontre de nos chartes.

Les compagnies de location de voitures ne seront pas en mesure de récupérer l'ensemble des amendes qui leur seront facturées et leurs pertes seront reflées aux consommateurs. Les entreprises qui ont une flotte de véhicules conduits par leurs employés seront également confrontées au problème d'identifier le conducteur fautif et de se faire rembourser, en ayant pour leur part le fardeau de prouver qui conduisait.

Une fois passée la zone surveillée par le cinémomètre photographique ou une fois avisé que le véhicule a été capté, le contrevenant pourra reprendre une vitesse excessive, ce qu'il ne fera pas en présence d'une surveillance policière soutenue. La possibilité que le véhicule soit capté par un dispositif électronique et qu'un constat soit expédié par la poste n'a d'ailleurs pas l'impact dissuasif que procure la présence policière et l'interception sur le fait par un policier. La présence policière a aussi un effet préventif, contrairement au photoradar qui se limite à la répression.

La loi sera appliquée de façon inégale, selon que la plaque d'immatriculation est lisible ou non. Il pourrait y avoir un obstacle involontaire, comme un vélo ou de la saleté, il pourrait y avoir maquillage volontaire par toutes sortes de procédés pouvant affecter le laser sans que cela paraisse sur la plaque et les véhicules des conducteurs plus rusés ou malhonnêtes ne seraient pas captés.

Le système de points ne serait pas appliqué, puisqu'on ne peut identifier le conducteur. Pourtant, le même principe devrait prévaloir pour l'amende, puisque c'est le conducteur qui a commis la faute. On instaure un régime à deux niveaux de sanction pour une même infraction, avec ou sans points d'inaptitude, selon que l'infraction est constatée par un dispositif électronique ou par un policier. Sans l'application du système de points, l'effet dissuasif est négligeable, ce qui dénature l'objectif soi-disant recherché d'accroître la sécurité routière. L'amende se découvre ainsi sous son vrai visage, soit une taxe déguisée qui affectera moins ou pas du tout les plus fortunés, puisque seul le système de points peut réellement atteindre ces derniers. On crée une justice de classe, car la sanction affectera uniquement les moins fortunés qui peuvent y laisser l'équivalent de leur salaire pour une ou cinq journées de travail.

En substituant les policiers par un dispositif électronique, on se prive d'un aspect important de la surveillance policière et du contrôle de la criminalité qui consiste à vérifier l'état du conducteur et du véhicule, la conformité de son permis, de son immatriculation, de ses assurances, à arrêter des personnes recherchées, détecter des suspects et fouiller en conséquence le véhicule pour y découvrir des armes, des stupéfiants ou autres produits de la criminalité.

On nous dit que l'objectif est d'accroître la sécurité sur nos routes et dans nos villes, mais, en choisissant le photoradar pour y parvenir, il est difficile de nous en convaincre compte tenu de toutes ces carences. Il est évident qu'il faut prendre les moyens

pour réduire la vitesse sur nos routes et dans nos villes, mais il faut rechercher les bons moyens. La voie du photoradar est une solution facile, mais elle est contestable en ce qui concerne son efficacité. En plus, elle se développera au détriment de la surveillance policière. Il est vrai que les policiers ne peuvent être présents partout. Cependant, il faudrait reconnaître que les élus ne font pas de grands efforts, pour certains, pour accroître la surveillance policière.

Le ministère des Transports devrait plutôt se soucier de développer des programmes de contrôle routier menés en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, la SAAQ, les municipalités et les services de police. Les zones problématiques seraient plus particulièrement visées et les effets ne tarderaient pas à se faire sentir non seulement par la répression, mais aussi par la prévention qui découle d'une prévention policière soutenue. À cet égard, les statistiques sont révélatrices quant aux résultats obtenus durant la dernière année, Année de la sécurité routière, où la surveillance policière a augmenté sur nos routes. En effet, par le contrôle policier, les décès et blessures graves causés par les accidents de la route ont diminué de façon significative.

Dans l'éventualité où le gouvernement, à la suite des auditions devant la présente commission, choisissait d'aller de l'avant dans l'actuel projet de loi sur l'utilisation du cinémomètre, nous comprenons qu'un projet pilote serait mis sur pied pour une période de 18 mois. Dans le cadre de ce projet, au moins la moitié des sites retenus pour l'implantation du photoradar devraient également se voir assigner en permanence des policiers chargés de procéder à l'interception de tous les conducteurs fautifs, identifiés par le photoradar, sans exception. Cette interception par les policiers permettrait à la fois de vérifier l'efficacité réelle du système ainsi que la pertinence d'une intervention policière au cours de laquelle toute autre infraction commise pourra être détectée et sanctionnée, par opposition à la seule utilisation d'un dispositif automatisé, susceptible de n'imposer qu'une amende, parfois à celui qui n'est pas coupable. Nous croyons fermement qu'une telle expérience permettra de démontrer toute la pertinence de l'intervention policière et la nécessité d'optimiser celle-ci plutôt que de la remplacer par des dispositifs automatisés.

Au chapitre du cellulaire au volant, nous remarquons avec plaisir que le projet de loi n° 42, présenté par le ministre Boulet, reprend essentiellement les grandes lignes de la position défendue par la fédération, en février 2006, devant cette même commission, en ce qui a trait à l'utilisation du cellulaire au volant.

Il ne fait aucun doute que l'usage du cellulaire au volant accroît le risque d'accident. Le coroner Claude Paquin écrit, dans son rapport d'investigation sur le décès de Michel Bourdeau, survenu le 6 août 2002, et je le cite: «En 2001, une étude demandée par la SAAQ et effectuée au Laboratoire sur la sécurité des transports de l'Université de Montréal [...] a démontré que le lien entre les cellulaires et les accidents routiers ne fait aucun doute. L'étude a démontré que, si vous utilisez votre téléphone mobile tout en conduisant, vous augmentez de 38 % vos risques d'accident sur la route.»

On ne saurait d'ailleurs mieux résumer la situation que la SAAQ elle-même, dans un document de prévention, que l'on retrouve sur son site Internet, au titre évocateur de *Ne vous laissez pas conduire par*

*votre cellulaire.* On peut lire ce qui suit: «Se servir d'un téléphone au volant constitue une importante source de distraction. Les conducteurs prudents évitent d'utiliser leur téléphone en conduisant, car ils sont conscients de ce danger. Ils savent que téléphoner et conduire en même temps augmente leur risque d'accident.»

Vouloir interdire totalement l'utilisation du cellulaire au volant est sans doute utopique lorsqu'on constate l'utilisation toujours grandissante de ce moyen de communication ainsi que la multitude des services qui s'ajoutent au service de téléphonie de base, que l'on pense simplement au BlackBerry et autres dispositifs similaires. L'évolution rapide de la technologie se retrouve également en matière de la téléphonie mains libres. Il est donc permis de croire que le projet de loi, en interdisant l'utilisation du téléphone sans système mains libres, permettra de corriger en partie le danger que représente l'utilisation du cellulaire au volant, sans que cela ne constitue pour autant une contrainte excessive pour les usagers.

● (17 h 20) ●

À ce propos, nous constatons que le projet de loi se limite à prévoir certaines modalités d'utilisation du téléphone cellulaire. Pourtant, nous constatons que l'évolution technologique amène plusieurs nouveaux dispositifs dans les véhicules, sans doute aussi dangereux. Pensons simplement au système de GPS, écran DVD, MP3, etc.

En terminant, nous désirons également souligner que nous endossons pleinement la modification proposée au rapport d'accident, visant à colliger des données sur les accidents dans lesquels un cellulaire peut être en cause. Cette modification au rapport d'accident devrait toutefois couvrir également tout autre appareil de communication ou de divertissement: GPS, DVD, MP3, etc. Les informations ainsi recueillies permettront de déterminer de façon objective la nécessité d'imposer ou non des restrictions additionnelles.

En conclusion — nous terminons — il nous apparaît important de souligner un commentaire du président de la Table québécoise sur la sécurité routière, M. Jean-Marie De Koninck, dans un article du quotidien *Le Soleil* du 9 novembre 2007: «La formule gagnante en matière de sécurité routière passe par la sensibilisation, la législation et le contrôle policier. Ce qui manque, c'est le contrôle. Même s'il y a de la sensibilisation et une bonne législation, on ne [serait] pas plus avancés s'il n'y [avait] pas un bon contrôle policier.»

À cet effet, nous sommes en pleine Année de la sécurité routière, on a renforcé la sécurité et les messages à la population, nous nous apprêtons à renforcer la loi. Il va maintenant falloir aborder la question du contrôle policier, et c'est dans cette optique que nous vous avons fait nos propositions afin de s'assurer de créer la formule gagnante en matière de sécurité routière pour l'ensemble des citoyens et citoyennes du Québec.

Nous remercions les membres de la commission pour votre attention.

**Le Président (M. Bergman):** Merci, M. Côté, pour votre présentation. Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Merci, M. Côté. Alors, je voudrais vous remercier, la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec, d'être présents et vous remercier

également pour le travail que vous faites de façon exceptionnelle au quotidien partout sur le territoire du Québec. Alors, c'est important. Je pense qu'on ne le dit peut-être pas suffisamment, mais je tiens à vous le dire aujourd'hui, je pense que c'est important.

Alors, je retiens de votre mémoire que vous avez présenté, qui est clair, qui est bref, mais qui est très précis, je retiens que cinq des six mesures vont dans le bon sens, selon votre fédération. Alors, je suis très heureuse de voir que cinq des six mesures sont endossées par votre fédération.

Maintenant, je comprends, au niveau des photoradars, je comprends... Si je résume en fait ce que j'ai été en mesure de lire ou à vous entendre, là, il y a un problème d'effectifs. Alors, vous dites que ça passe d'abord et avant tout par des effectifs, par de la présence policière qui est accrue. J'aimerais juste ramener certains éléments pour préciser.

Les photoradars mobiles vont toujours être accompagnés d'un policier. Alors ça, je tiens à le dire, là. Des fois, c'est un élément important. Alors, chaque photoradar mobile sera opéré avec la présence d'un policier. Ce qu'on avait ciblé, M. Côté, également pour les endroits pour les photoradars, c'est des endroits où ils sont difficilement accessibles aux policiers. Des fois, il n'y a pas d'accotement, des voies rapides où il n'y a pas d'accotement, puis le policier a de la difficulté à aller se mettre en bordure de la route avec son véhicule pour intercepter les gens. Alors ça, c'était un des critères qui étaient très importants pour nous.

Les photoradars fonctionnent bien dans 70 pays à travers le monde, donc ils ont fait leurs preuves. En France, on dit notamment qu'on a diminué le nombre de décès sur le réseau routier de la France de 43 % et on attribue cette diminution-là en grande partie à la présence des photoradars sur le territoire.

Je me dis: M. Côté, si on avait tous les effectifs, là, dans un monde idéal, où vous auriez tout votre monde, là, puis tous les gens que vous avez besoin, vous ne pensez pas que ça pourrait être tout de même un outil complémentaire ou supplémentaire qui pourrait bonifier ou améliorer la sécurité routière et venir en soutien au travail des policiers? Dans un monde idéal, là, parce qu'il faut... Je me dis: Il faut mettre le problème des effectifs, d'une part. Si on avait réglé ce problème-là, est-ce que vous pensez que ça peut être un outil intéressant à essayer sur le territoire du Québec? Est-ce que ça nous permettrait de bonifier le travail des policiers?

**Le Président (M. Bergman):** M. Côté.

**M. Côté (Denis):** Oui, merci. Oui, il y a plusieurs éléments dans le préambule de votre question. Oui, on reconnaît, et d'ailleurs on l'a mentionné dans notre mémoire, on reconnaît que c'est un outil de contrôle, mais on pense que, si on veut assurer l'efficacité de cet outil-là, il est indispensable d'assurer le fonctionnement du photoradar avec une interception policière par la suite. Dans votre préambule, vous nous parliez, oui, le photoradar mobile va être opéré par un policier. On n'est pas contre l'opération par un policier, mais on vous dit: Si on veut faire un exercice complet, il faut qu'il y ait une interception policière par la suite. Parce que de la façon que c'est présenté, au niveau du

photoradar mobile, le policier va l'opérer, mais le conducteur fautif, s'il est capté par le policier qui a opéré le photoradar mobile, va continuer son comportement fautif, va continuer à représenter un risque pour les autres usagers de la route jusqu'à temps qu'il arrive au travail ou à l'endroit où il se rendait. Et, pour nous, c'est là qu'on en fait une distinction majeure.

Et on vous dit: On y croit, on croit que, si on veut vraiment implanter et faire l'essai de cet outil-là, profitons justement de la période d'essai qu'on retrouve dans le projet de loi pendant le 18 mois, faisons l'essai de scinder le projet en deux, faisons... Parce qu'on nous traite souvent, et je vais aller de l'avant parce que c'est... je vais anticiper probablement des commentaires qu'on va entendre. On se fait souvent taxer d'être corporatistes, bien, à ce moment-là, faisons l'exercice, faisons l'exercice de démontrer qu'on l'est. Nous, on est très convaincus de notre démarche en disant que, si on veut vraiment poursuivre l'objectif d'augmenter la sécurité routière au Québec, ça passe par une interception policière une fois que le conducteur a été capté par un photoradar.

**Mme Boulet:** M. Côté, j'aimerais vous entendre sur le 0,05. Vous pensez que c'est une bonne mesure et que le message... Nous, comment on voyait ça, c'est que c'était un message clair qu'on envoyait à la population. Il n'y a pas de perte de points, il n'y a pas d'amende, il n'y a pas... En fait, c'est une suspension de permis à court terme. C'est pareil comme toutes les provinces canadiennes. Et on croit, ici, qu'on envoie un message clair à la population, que l'alcool et la conduite automobile ne vont pas ensemble. J'aimerais ça vous entendre là-dessus, M. Côté.

**M. Côté (Denis):** Oui, effectivement, on reconnaît que ce serait une mesure administrative qui vient renforcer l'exercice qu'on veut faire de sensibiliser la population. L'objectif ultime, je crois que ce serait que personne ne conduise sous l'effet de l'alcool, indépendamment du taux d'alcoolémie dans le sang. On croit qu'on ne peut pas être contre la vertu, mais, on l'a précisé, et c'est une suggestion qu'on veut faire à la commission, il faudrait aussi instaurer un système de raccompagnement. Et là on pense que ce serait une mesure qui pourrait sûrement satisfaire, là, des besoins de l'ensemble de la population, d'avoir une alternative à juste la sanction au pénal ou la sanction au criminel. Si on est dans un cadre social où on a eu à consommer des boissons, qu'on ait un service de raccompagnement pour nous amener à la maison. À ce moment-là, je pense que l'objectif ultime, que plus personne ne va prendre le volant avec un taux d'alcoolémie dans le sang, serait atteint.

**Mme Boulet:** Ça va.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Marquette.

**M. Ouimet:** Merci, M. le Président. M. Côté, moi, j'aimerais revenir à la question des photoradars. Vous manifestez une opposition assez forte dans votre mémoire. Vous dites que votre position, elle est constante depuis au moins janvier 2000. Vous évoquez une série de raisons pour appuyer votre position, dont deux m'ont fait

un peu sursauter. Vous parlez de la présomption d'innocence et vous dites également que ce serait une entorse à la Charte canadienne des droits et libertés de la personne. Pourriez-vous me l'expliquer davantage, en quoi c'est une entorse à la Charte canadienne des droits et libertés de la personne? Et, en d'autres termes, ce serait une mesure qui serait inconstitutionnelle.

**M. Côté (Denis):** Parfait. Si vous me permettez, je vais céder la parole à Me Derouet.

**M. Derouet (Michel):** Merci. Bien, écoutez, d'abord, première des choses, nous sommes tout à fait conscients qu'une amende imposée à la suite non pas d'une arrestation, là, mais parce qu'une personne a été photographiée par un photoradar, nous sommes tout à fait conscients que l'amende imposée, ce n'est pas une condamnation criminelle. Il n'y a pas une stigmatisation de la personne de la même façon qu'une personne qui aura été condamnée par un tribunal à la suite d'une accusation criminelle. Alors, il est bien évident que c'est différent. Cependant, c'est néanmoins... ça demeure malgré tout une infraction de nature ou à caractère pénal, une violation d'une loi québécoise. Et c'est solidement implanté, je pense, dans tout notre système judiciaire, la présomption d'innocence pour tout, la possibilité de se défendre pour tout, alors que, dans le projet de loi, ce que l'on constate, c'est que le conducteur qui aura été... en fait, pas le conducteur, mais le propriétaire du véhicule plutôt, que l'on aura photographié se verra signifier un constat d'infraction et une amende et aura à payer une amende. Et, s'il dit: Mais ce n'était pas moi au volant, bien c'est à sa charge d'en faire la preuve et c'est à sa charge de nous dire qui va être le coupable, O.K., pointer le coupable.

Moi, je... tout simplement, là, à titre anecdotique, je disais, tout à l'heure, à M. Côté: S'il y a un cinémomètre, aujourd'hui, à Québec puis il y en a un à Montréal et que, moi, je ne respecte pas les limites de vitesse, bien il se trouve qu'aujourd'hui c'est mon épouse qui va recevoir le billet. Et, si c'est elle qui ne respecte pas les limites à Montréal, bien c'est moi qui vais recevoir le billet. Ça a un petit côté un peu amusant. Mais pourquoi elle ou peu importe lequel des deux qui reçoit le billet pour l'autre, pourquoi devra-t-il faire la preuve de son innocence et pourquoi devra-t-il accuser une autre personne de l'infraction?

● (17 h 30) ●

**M. Ouimet:** En tout respect, ça m'apparaît être une situation très similaire lorsqu'on reçoit un billet d'infraction par rapport à un stationnement illégal. La personne a toujours le droit de contester.

**M. Derouet (Michel):** Tout à fait. Tout à fait.

**M. Ouimet:** En quoi est-ce que c'est différent? En quoi est-ce que ceci serait une entorse à la Charte canadienne des droits et libertés de la personne?

**M. Derouet (Michel):** Moi, je voudrais...

**M. Ouimet:** D'autant plus que, dans d'autres provinces canadiennes, c'est en application depuis, je pense, la fin des années quatre-vingt en ce qui concerne l'Alberta et le Manitoba, puis l'Ontario, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan aussi.

**M. Derouet (Michel):** Je vous dirais qu'avant d'être une véritable infraction ou violation de la Charte des droits et libertés, à mon sens c'est d'abord beaucoup plus une question de remise en question du principe de la présomption d'innocence. Vous me parlez du billet de stationnement. Le billet de stationnement, c'est le véhicule qui est en infraction. Là, on dit: Bien, le conducteur qui a commis une faute en allant... en commettant un excès de vitesse, lui...

**M. Ouimet:** O.K. Je vais laisser du temps à mes collègues. Merci.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de LaFontaine.

**M. Tomassi:** Merci. Merci beaucoup, et bonjour. Nous avons eu le plaisir, en 2006, de se rencontrer lors de la commission parlementaire, et vous avez bien raison que votre perception du photoradar n'a pas changé, vous être encore contre. À la limite, je me disais qu'il y a peut-être eu une certaine évolution dans votre façon de voir les choses, je le vois que ce n'est pas présent, puis c'est tout, en quelque sorte, à votre honneur. Je ne le comprends pas, mais je l'accepte dans certaines manières. Je comprends moins les explications quand vous venez nous dire certains points où est-ce que vous dites la difficulté pour les gens, les locataires de voitures. Il me semble que vous êtes beaucoup plus préoccupé, sur certaines questions, à essayer de comprendre comment le locateur de voiture va récupérer son argent de l'amende vis-à-vis celui qui l'a louée qu'à sauver des vies. Mais ça, c'est la perception que j'ai de votre document.

Quand vous dites tantôt que la perception d'innocence est rattachée au véhicule, actuellement, si je prête mon véhicule, si je prête mon véhicule à quelqu'un qui n'a pas de permis de conduire et il se fait arrêter, je pense qu'il y a une sanction encore plus grave pour moi à cause que j'ai prêté le véhicule à quelqu'un qui n'avait pas un permis de conduire en bonne et due forme. C'est ma responsabilité d'aller vérifier si son permis de conduire est valable. Or, tout à fait normal que la voiture, là, c'est mon véhicule, je ne la passe pas à une multitude de gens, là. Ce n'est pas les 36 000 électeurs de mon comté qui se promènent avec ma voiture. Quand je prête la voiture à quelqu'un, je le sais à qui je la présente.

Je prends au vol votre suggestion. M. De Koninck tantôt a fait une proposition. Il y a un projet pilote de 15 photoradars. M. De Koninck parlait de 100 sites où est-ce qu'un projet pilote pourrait être installé. J'ai compris, à votre raisonnement disant: O.K., on va aller de l'avant avec le photoradar, avec le projet pilote, mais je voudrais avoir un policier à côté du photoradar... C'est ça que vous dites dans votre présentation. À la limite, je me dis: S'il faut que j'installe un photoradar puis même un policier, je vais avoir un problème, là. Quel est le but ultime de dire: Il faut que j'essaie de mettre... il faut que j'essaie de donner aux policiers un nouvel outil de contrôle?

Je vous repose la question. On prend les 100 sites que M. De Koninck a parlé tantôt, on fait un projet pilote de 100 sites. On va en prendre quelques-uns avec votre suggestion de mettre un policier à côté du photoradar et on va mettre, l'autre côté, l'autre partie des photoradars où est-ce qu'il n'y a pas de policier. Est-ce

que ce serait une suggestion... Pour voir, à la fin du 18 mois, quel est l'impact sur la sécurité routière, est-ce qu'on a baissé la vitesse, est-ce que le nombre d'accidents a baissé, est-ce que ce serait une suggestion qui serait à votre avis... qui pourrait être vendeur pour vous, qui serait acheteur pour vous, là? Qu'est-ce que c'est que vous en pensez?

**M. Côté (Denis):** Qu'est-ce que j'en pense? Je pense que ce serait tout à fait pertinent qu'à la sortie d'une zone où on a installé un photoradar il y ait une interception du conducteur fautif par un policier, et, à ce moment-là, on serait en mesure de valider son permis de conduire. Si c'est quelqu'un qui conduit avec un permis sanctionné, on sera en mesure justement d'imposer des sanctions additionnelles. Et c'est là qu'on va obtenir justement l'objectif qu'on se fixe, c'est de contrer ceux qui représentent un véritable danger pour les autres usagers de la route. Ça fait que qu'on fasse l'exercice durant le projet pilote et on sera en mesure...

Là, vous me parlez de 100 sites, je l'apprends, parce que de ce que c'est que j'ai lu dans la littérature ou dans le projet, on parlait de trois régions, bon, un mobile, c'était 15 sites. Ça fait que, sur le 15... Bon. Si vous en parlez de 100, l'exercice, vous n'êtes pas obligé de le faire sur 50 sites. Nous, on vous dit: Sur 15, faites la moitié, on sera en mesure, à ce moment-là, de comparer selon les différentes régions, selon aussi le type de desserte: c'est une desserte par la Sûreté, c'est une desserte par un corps de police municipal, et, à ce moment-là... et par le SPVM. On aura les trois types de desserte aussi, justement, comme il nous a été annoncé à l'effet de pouvoir vraiment faire l'évaluation de l'efficacité du système sans policier. Et, nous, on vous dit: On y croit, on reste fortement convaincus que, si jamais on veut atteindre l'objectif, c'est par une interception policière à la fin de la zone photographique.

**M. Tomassi:** Ça, je l'ai compris, M. Côté, puis je salue votre ouverture dans ce sens-là. Le questionnement du 15, c'était... Le projet de loi parle de 15. M. De Koninck disait que, pour avoir un portrait plus global de l'initiative, du fonctionnement, on aurait dû l'élargir à beaucoup plus que 15 sites. Or, il a lancé la suggestion de 15 sites suite à une question de mon collègue de Beauharnois...

**Une voix:** 100.

**M. Tomassi:** Mais ça n'enlève pas le fait où est-ce qu'il y aurait une certaine ouverture dans votre sens pour dire: On pourrait mettre les deux systèmes, celui qui a un policier à la suite du photoradar... En réalité, je vais vous le dire, là: Si je serais policier, là, j'installerais un photoradar, j'installerais nécessairement, automatiquement... si je serais un policier, j'irais m'installer par la suite un peu plus loin qu'un photoradar, sachant que, comme vous dites, si jamais la personne décide de faire de la vitesse... Mais je suis d'accord avec... j'accepte l'ouverture d'esprit que vous avez concernant les photoradars. Merci.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, M. le Président, pour la prochaine minute et demie. Merci d'être avec nous aujourd'hui, vos commentaires sont toujours très pertinents, et j'apprécie beaucoup aussi l'ouverture d'esprit que vous manifestez par rapport, entre autres, au photoradar. Ça démontre encore que l'objectif primordial ou l'objectif ultime des forces policières très professionnelles qu'on a au Québec est de sauver des vies et de prendre tous les moyens dans le coffre à outils pour aider à sauver des vies.

Je veux vous entendre sur deux choses, et je ne sais pas si on aura le temps, là, mais je vais commencer par la première. Par rapport au projet de loi, il y a une série de mesures, il y a une série d'outils qu'on veut donner aux forces policières, toujours dans la recherche de ces objectifs-là. Est-ce que vous avez analysé ou est-ce que vous avez pensé, tout en participant à la table sur la sécurité routière... Est-ce qu'il y aurait d'autres choses qui à votre avis auraient dû être incluses dans le projet de loi n° 42, qu'on a peut-être oubliées ou que vous auriez souhaité qui apparaissent dans le projet de loi n° 42?

**Le Président (M. Bergman):** Malheureusement, il reste 15 secondes pour une courte réponse.

**M. Côté (Denis):** 15 secondes. Peut-être juste une petite rectification. On était pour participer à la Table québécoise de la sécurité routière; on l'a demandé, mais il n'y avait plus de place pour les organisations syndicales policières. Donc, on n'a pas pu participer aux travaux de la Table québécoise de la sécurité routière. On s'est penché, et on avait peu de temps, on s'est penché sur quelques points. On est tout à fait en accord avec beaucoup de mesures qui ont été annoncées, mais on n'avait qu'un certain temps pour se prononcer sur les éléments qui sont contenus dans notre mémoire. Vous avez fait un travail exhaustif, on reconnaît le travail qui a été fait. Il y a un point... Je reviendrais peut-être sur un point: Est-ce qu'il y aurait un aspect à améliorer? Je reviens à dire: Si on veut vraiment implanter, au Québec, le photoradar... le photoradar photographique, il faudrait le faire en démontrant la pertinence...

**Le Président (M. Bergman):** En conclusion, s'il vous plaît.

**M. Côté (Denis):** ...la pertinence de l'interception policière à la fin.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Blainville.

● (17 h 40) ●

**M. Gingras:** Merci, M. le Président. Salutations d'abord à MM. Côté, Derouet et Aubé, vous avez réagi extrêmement rapidement suite à l'invitation que la commission vous a lancée, et on l'apprécie beaucoup. Ça vient me reconforter un peu dans la position historique que j'avais face aux photoradars et aux caméras feu rouge en disant... Je ne trouvais pas que la mesure de photoradar utilisée seule était efficace. Et je suis d'accord avec les éléments rapportés dans votre mémoire, donc de 717 décès et plus de 50 000 blessés en 2006 et, en 2007, on a vu qu'avec les trois mesures, donc une bonne sensibilisation, la législation actuelle et donc non pas la nouvelle... mais avec une surveillance

policière accrue en 2007 et ciblée dans les endroits accidentogènes et dans les heures où les véhicules effectivement commettent des infractions, on a pu, en 2007, réduire de 17 % le nombre de décès et de 22 % le nombre de blessés. Ça n'a pas pris une kyriade de mesures pour ce faire.

Ma question... Et avec justesse vous identifiez effectivement qu'on retourne un peu dans les années soixante-dix, où la vitesse était réglée un peu en fonction de l'épaisseur du portefeuille. Donc, un photoradar ne donnera pas de points de démerite, mais va envoyer effectivement un billet, une contravention à l'automobile et non pas à la personne, donc au véhicule qui a commis cette infraction. Vous le mentionnez avec justesse. Qu'est-ce que vous pensez des caméras feu rouge?

**M. Aubé (Paulin):** Bien, écoutez, si... Je peux peut-être vous faire un résumé de la position. C'est évident que, nous autres, on s'est penchés, et on a regardé, on s'est dit... On a fait un peu le topo des 25 dernières années. En 25 ans, au Québec, la flotte automobile au Québec a augmenté de façon significative, le réseau routier a augmenté de façon significative et les forces policières n'ont pas suivi. Ça, c'était le premier constat qu'on faisait.

C'est évident qu'on parle, et je veux revenir là-dessus, on parle de photoradar, on parle souvent de la France. Il faut se rappeler que, si on avait le même ratio de policiers qu'en France, si on l'appliquait au Québec, bien ce n'est pas 15 000 policiers qu'on aurait au Québec, on en aurait 30 000. Alors, on n'aurait peut-être pas les mêmes problèmes de sécurité routière non plus.

Ceci étant dit, évidemment que les caméras, ces choses-là, c'est un outil additionnel. Mais, moi, mon vieux père m'a toujours dit: La peur, c'est le début de la sagesse. Alors ça, ça veut dire une chose. Moi, quand je lis le journal jour après jour et que j'entends des gens, des responsables de communautés qui disent sur la place publique: On n'a pas de policiers, ce n'est pas surveillé, bien ça, pour moi, personnellement, le message... Et je comprends que les gens qui vivent dans des communautés se disent: Bien, on peut faire ce qu'on veut. La peur, c'est le début de la sagesse, et ça, on ne changera pas l'être humain.

Alors, c'est évident qu'on n'est pas contre toutes les mesures, mais, nous autres, il faut revenir à la base. Et, si tu prends ton char puis tu décides de te payer 140 km dans une zone de 50, mais, si tu sais que la police t'attend au coin de la rue, j'ai l'impression que tu ne le feras pas. C'est souvent par ça. L'être humain, on est souvent... hein, c'est le désir, puis ce qu'on peut faire, puis ce qu'on ne peut pas faire, puis on évalue ça, puis on décide de faire quelque chose avec ça. Bien, actuellement, je pense que, le problème, c'est que les désirs sont élevés, mais il n'y a pas grand-chose pour les arrêter. Alors, il faut juste reprendre l'équilibre un peu, il faut juste remettre un peu de la crainte, et c'est ça dans le fond que les policiers font sur les routes. Et, à partir du moment où est-ce que tu penses raisonnablement que, si tu accélères trop et si tu te paies la traite, tu vas te faire arrêter... Et c'est évident, il y a des irrédutibles, là. Il y en a, il faut leur mettre des polices à tous les coins de rue. Ils vont trouver le moyen de se payer... Mais, règle générale, le citoyen va comprendre rapidement, et

c'est ça, nous autres, qu'on veut dire, et c'est ça, le message qu'on veut envoyer.

**M. Gingras:** Donc, rétablir la perception des gens...

**M. Aubé (Paulin):** Absolument.

**M. Gingras:** ...que, s'ils font des infractions, ils peuvent être pris. Parce qu'à l'heure actuelle, comme mon confrère le disait, les gens trouvent qu'ils ont plus de chances de gagner à la 6/49 que d'être interceptés, donc ce qui fait que les récidivistes au niveau de l'alcool au volant reprennent la route après être sortis d'un bar en se disant: Je n'ai pas trop de chances d'être intercepté, alors qu'effectivement, si on remet cette perception-là du risque d'être pris par une présence policière accrue, ça peut être drôlement efficace. On l'a vu cette année, comme on l'a mentionné.

Juste revenir au niveau du cellulaire et du GPS. La ministre... On a entendu qu'à l'heure actuelle le GPS est interdit. Donc, il y a une tolérance policière à cet égard. Le cellulaire à main serait interdit dans le projet de loi, alors que le cellulaire mains libres demeurerait loisible ou accessible aux citoyens, ne serait pas interdit, alors qu'on sait que la difficulté est beaucoup plus cognitive que mécanique, donc il y aurait une fausse perception de sécurité de donnée aux citoyens. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Côté (Denis):** La littérature est assez unanime à l'effet que, bon, le cellulaire, le GPS, ces choses-là, les DVD, c'est toutes des sources de distraction additionnelles. Puis, bon, ça nous empêche d'être concentrés, puis la conduite d'un véhicule demande une concentration soutenue. Au tout début, les rapports d'accident n'étaient pas fait de façon à colliger l'information à savoir combien il y avait d'accidents qui étaient occasionnés par l'utilisation du cellulaire. Bon. La littérature, il y a eu des études qui démontrent depuis ce temps-là qu'effectivement ça occasionne des accidents.

Maintenant, de façon à ce qu'on puisse prendre une décision éclairée dans l'avenir, il y a une modification qui va être apportée aux rapports d'accident de façon à colliger l'information sur l'utilisation du cellulaire. Profitons, et c'est d'ailleurs cette suggestion-là qu'on fait dans notre mémoire, profitons de l'occasion également pour colliger l'information sur le nombre d'accidents qui seraient causés par l'utilisation d'un DVD, d'un GPS, de tout autre moyen de technologie qu'on connaît et qui vient forcément déconcentrer le conducteur ou la conductrice.

**M. Gingras:** C'était d'ailleurs la recommandation du rapport De Koninck, donc de commencer par compiler les infractions ou les accidents où le cellulaire a été en cause. Et c'était la recommandation. Ce n'était pas de l'interdire, mais de bien compiler sur les rapports d'accident. On sait que la technologie évolue extrêmement rapidement et, à l'heure actuelle, le GPS semble, pour le gouvernement, un outil qui serait acceptable.

Avec l'ensemble de ces mesures-là, l'alcool au volant, 0,05, radar photo... non, pas radar, je le saute, cellulaire au volant, donc ce cocktail de mesures là, là, les policiers municipaux du Québec, sans effectifs supplémentaires, demain matin, vous allez tous être capables

de faire appliquer ça? Parce que c'est bien beau, légiférer, mais, si on légifère et puis vous n'avez pas les ressources pour l'application de la loi, ça veut dire que c'est ceux qui vont s'y conformer volontairement qui vont être les plus pénalisés?

**M. Côté (Denis):** Exactement. Encore une fois, on pense que c'est important en matière... si on veut accroître la sécurité routière au Québec... ça fait partie de la trilogie, et on parle de la sensibilisation, de la législation puis le contrôle. On pourrait décider de légiférer puis de rajouter 257 articles dans le Code de la sécurité routière. Si on n'a pas personne pour exercer le contrôle et appliquer les mesures, bien on n'obtiendra pas l'objectif recherché.

**M. Gingras:** Ça va, M. le Président.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Merci. Bon. Moi, j'ai... C'est drôle, dans mon coin de pays, moi, partout où il y a de la police municipale... Beauce-Nord, dans Beauce-Nord, oui, dans les villages où il y a de la police municipale, je serais curieux de savoir le taux d'accidents par habitant comparé avec les villages où on est desservi par la Sûreté du Québec. Parce que, partout où on va qu'on sait que c'est la police municipale, on fait exactement qu'est-ce que vous avez dit là: la peur, on slaque, on passe plus tranquillement. Mais la police des villages où ils ont leur police, c'est beaucoup plus efficace que la Sûreté du Québec, dans mon coin de pays en tout cas.

**Une voix:** Wo!

**M. Grondin:** Ah! il n'y a pas de Wo! c'est ça. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Grondin:** Et je sais que... Venez faire un tour, venez faire un tour à Sainte-Marie de Beauce ou bien à Thetford Mines, Black Lake, Robertsonville, suivez les limites. Je vous donne un conseil.

**Des voix:** ...

**Une voix:** Pose une question.

**M. Grondin:** À la Sûreté du Québec, présentement, c'est desservi par les MRC. Dans ma MRC, il y a deux policiers. S'il faut qu'on aille installer un photoradar puis on leur demande de rester à côté de l'appareil photo, on n'en a plus. Il y a deux policiers pour faire le chiffre de 24 heures à la grandeur de la MRC qui a environ 20 000 personnes. C'est ça que je... Je voulais voir si vous aviez des données pour indiquer le taux d'accidents mortels là où il y a un service municipal comparé avec le service de la Sûreté du Québec. Et puis...

**Une voix:** Non...

● (17 h 50) ●

**M. Grondin:** Je vais continuer parce que peut-être que je n'aurai pas grand temps. Là. On parle de cellulaire au volant. Moi, c'est drôle, mais il y en a plusieurs qui fument au volant. Fouiller dans ses poches pour aller chercher le paquet de cigarettes, puis l'allumer, puis... c'est aussi dangereux que le cellulaire. Puis ça, on ne leur touchera pas. Puis le radio. Moi, je prétends qu'avec toutes les mesures qu'on veut mettre en place présentement, cellulaire, GPS, tout ce que voulez, le 0,05, la police, elle a juste à arrêter tout le monde, elle est certaine qu'elle va pigner quelqu'un. Il va y avoir quelqu'un de fautif. C'est à peu près impossible qu'on passe à côté.

**Le Président (M. Bergman):** M. Côté.

**M. Côté (Denis):** Bon. À votre première question sur celle des données, non, je n'ai pas les données de comparaison entre le nombre d'accidents dans une ville à desserte municipale versus une ville à desserte SQ. Tout à fait d'accord avec vous à l'effet que les villes desservies par un corps de police municipal sont satisfaites, et j'en suis bien, moi aussi, également satisfait et heureux.

Maintenant, vous parlez de la cigarette au volant. Ça va de soi, il y aura toujours des sources de distraction qui vont venir nuire à la conduite, à la concentration qui est exigée dans la conduite d'un véhicule automobile. Je pense que l'exercice, le but, c'est d'en éliminer le maximum de façon à réduire le risque, le risque de déconcentration et le risque... par le fait même, si on est concentré, bien, réduire le nombre d'accidents avec blessés ou même dans des cas de... ça pourrait même conduire à des accidents mortels.

L'exercice, c'est de réduire le nombre de risques. Il faut être prudent, suivre l'évolution de proche. Compte tenu de l'avancement de la technologie, il y aura toujours des sources de distraction additionnelles. À l'époque, il n'y avait pas de radio, il y a eu des radios AM, après ça des huit pistes. Bon. Là, on est rendu avec des GPS. On ne peut pas arrêter le progrès, on ne veut pas qu'il arrête de toute façon, mais il faut quand même aussi prendre en considération la sécurité routière et arriver avec des mesures pour ne pas qu'on perde des êtres chers.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** J'aimerais savoir: Combien de personnes que vous arrêtez qui ont perdu leur permis puis qu'on les retrouve dans le circuit automobile, qui sont sur la route, les récidivistes en fin de compte?

**M. Côté (Denis):** Encore une fois, je n'ai pas de données statistiques. Dans notre pratique policière, ça nous arrive de rencontrer des gens. Mais, si on impose des mesures sévères pour les récidivistes, et on en retrouve quelques-unes dans l'actuel projet de loi, on espère que le projet de loi va apporter les fruits espérés et réduire le nombre de récidivistes qui ne se conforment pas à la loi.

**M. Grondin:** Est-ce que vous ne pensez pas qu'en imposant des amendes encore plus élevées, en mettant le 0,05 à la place du 0,08, on va avoir encore plus de récidivistes sur les routes?

**M. Côté (Denis):** Bien, c'est à souhaiter que non. Moi, je n'arrive pas à... je ne peux pas... Non, je n'arrive pas à croire qu'il va y en avoir davantage. Mais encore une fois, si on impose juste des amendes sans l'effet pénalisant des points d'inaptitude, ça enlève un peu la valeur répressive que doit avoir l'imposition des points d'inaptitude. L'amende en soi n'est pas suffisante, la suspension du permis et des mesures additionnelles... C'est sûr que, juste une amende comme telle, on ne parviendra pas à nos fins.

**M. Grondin:** J'imagine, comme policier, que vous devez avoir une idée de quelle manière qu'on pourrait fonctionner pour que, quand quelqu'un se fait arrêter en boisson puis qu'il perd son permis... de l'enlever de sur la route. Vous n'avez pas pensé à une manière qu'on pourrait dire que... Il n'a plus son permis, mais il a encore son auto. De quelle manière qu'on pourrait l'enlever de sur la route? Vous n'avez pas d'idée?

**M. Côté (Denis):** Il y a plusieurs façons. C'est la suspension de permis. Si ça ne fonctionne pas, saisir le véhicule. Mais saisir le véhicule, il faut être aussi prudent. Si c'est le véhicule qui sert à toute la famille, il ne faut pas pénaliser non plus la mère de famille qui n'aura plus un moyen de transport pour aller mener les enfants à la garderie. Il faut être prudent. Mais il y a après ça d'autres mesures qui s'imposent. Si ce n'est pas des saisies, c'est l'emprisonnement. Là, c'est de savoir jusqu'à quel point on a la juridiction, au Québec, d'y aller avec de l'emprisonnement. Mais c'est évident que, si on ne veut pas respecter les différentes mesures... il y a une gradation. Il faut que ça finisse par l'emprisonnement si on veut que la personne cesse de représenter un risque pour les autres usagers de la route.

**M. Grondin:** Comment?

**Le Président (M. Bergman):** 30 secondes.

**Une voix:** 30 secondes.

**M. Grondin:** Oh! dans les corps de policiers municipaux, vous êtes souvent en région. Combien est-ce qu'il peut y avoir d'accidents qui sont causés par les animaux l'hiver? Il y a beaucoup plus de morts l'hiver que l'été. Et même on pourrait aller jusqu'à dire les suicides, aujourd'hui, sur la route, il y en a plusieurs. Parce qu'on s'attaque à la boisson, on s'attaque au cellulaire...

**Le Président (M. Bergman):** M. le député, le temps s'est écoulé pour ce bloc. M. le député de Beauharnois.

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. Messieurs, bienvenue à cette commission. On ne peut pas dire que vous manquez de cohérence, d'une fois à l'autre, au cours des dernières années. J'ai cru revoir des éléments de votre mémoire dans d'autres mémoires antérieurs. C'est correct. Je ne le dis pas de façon préjudiciable, là. On va s'entendre sur une donnée — vous l'avez répété, ceux qui étaient avant vous, tout à l'heure, l'ont répété, je le répète, mon collègue de Blainville le répète — peu importe la qualité de la loi, s'il n'y a pas de moyens, d'outils pour la

faire appliquer, ça va être une autre loi tablettée. La question qui tue: Est-ce que, l'année prochaine...

**Des voix:** ...

**M. Deslières:** La question qui tue: L'année prochaine — vous êtes en accord avec l'ensemble de la loi — est-ce que, selon vos patrons, on vous a informés, on vous a envoyé des messages — je parle des villes, bien sûr — que le nombre de policiers municipaux va être en augmentation pour faire appliquer les lois sur leurs territoires et d'autres législations possibles? Je ne présume de rien.

**M. Côté (Denis):** Non. La question à savoir si on a un retour des autorités municipales et de nos directions de service à l'effet qu'il y aurait des augmentations d'effectifs policiers, je vais vous répondre très clairement, c'est non.

**M. Deslières:** Comment allez-vous faire — on ne présume de rien — si jamais une nouvelle législation apparaissait, pour la faire appliquer?

**M. Côté (Denis):** C'est à espérer que les sommes recueillies qui seront destinées au fonds seront en nombre suffisant de façon à les réacheminer aux municipalités et qu'elles puissent les appliquer en matière de sécurité routière. Sinon, évidemment, ça va poser un problème pour appliquer les nouvelles dispositions parce qu'on va avoir...

**M. Deslières:** Je vous arrête tout de suite, monsieur...

**M. Côté (Denis):** ...fait l'exercice de la sensibilisation, l'exercice de la législation, il va manquer l'élément déterminant, celui du contrôle policier.

**M. Deslières:** Mais je vous arrête tout de suite parce que les fonds qui sont recueillis n'iront pas là. Donc, on a le même problème, là.

**M. Côté (Denis):** Je pense que je l'ai...

**M. Deslières:** Nous partageons le même problème.

**M. Côté (Denis):** J'ai pu voir, à l'intérieur du projet de loi n° 42, qu'il pouvait y avoir, après entente avec le ministre... que les sommes soient retournées aux municipalités. J'espère que ce ne sera pas juste après entente, qu'il va y avoir une forme d'automatisme. Parce que je pense que les municipalités, indépendamment du type de desserte, ont le droit d'avoir les sommes qui leur reviennent en matière de sécurité routière.

**M. Deslières:** Peuvent être retournées et quelle utilisation on en fera, c'est une autre chose.

**M. Côté (Denis):** Moi, j'ai cru... Par ma compréhension de la lecture, c'est que les sommes devaient être destinées à des fins de sécurité routière.

● (18 heures) ●

**M. Deslières:** ...pour l'engagement. Bon. Hier, nous avons eu un briefing, excusez-moi l'expression, un briefing, nous disant qu'au niveau de l'implantation de photoradars, de cinémomètres, puis je le dis sans préjudice, là, il n'y avait pas tellement de problèmes ni technologiques ni sur les différents aspects que vous soulevez. Mais, dans votre mémoire, vous en avez pour quatre pages, quatre pages d'arguments, et là, entre la version d'hier et votre version, il y a un monde énorme qui nous interpelle, qui nous questionne. Mon collègue de Marquette a soulevé deux ou trois points et ça a semblé un petit peu vous ébranler sur, comment je dirais, l'efficacité de votre argumentaire. Nous, ce qu'on dit: C'est toujours une question de dernier recours, de mesure de dernier recours.

De ce côté-ci, une expérience pilote bien identifiée — je le dis tout de suite à Mme la ministre, je l'ai dit à matin, je vais le répéter — il n'est pas question de sortir du cadre bien défini d'une expérimentation, d'une expérience pilote, 15 endroits bien déterminés, évaluation dans le temps, etc. Mon collègue de LaFontaine avançait une proposition en disant: Bon, si on en mettait 15, sept avec pas de policiers, sept avec policiers, tout ça. Sauf que je vois un problème que je veux partager avec vous. Sur les 15, il y en a sept avec policiers et sept où il n'y a pas de policiers, mais là on ne mesure pas les mêmes affaires. Comment est-ce qu'on va pouvoir à la fin, parce qu'on n'est pas dans les mêmes lieux, même pas dans les mêmes régions, les mêmes endroits... Même s'il y a policiers ou pas, comment est-ce qu'on va faire pour faire un comparatif réel?

**M. Côté (Denis):** Bon. Vous avez raison, il semble y avoir un monde énorme qui nous sépare sur la validité du photoradar. On vous a proposé une solution à la page 7 de notre mémoire, je pense que la meilleure façon de rapprocher le monde, c'est: Faisons l'exercice au niveau du projet pilote sans interception policière et avec interception policière.

**M. Deslières:** Est-ce que ça va être concluant?

**M. Côté (Denis):** Pardon?

**M. Deslières:** Mais est-ce que ça peut être concluant?

**M. Côté (Denis):** Mais, nous, on est foncièrement convaincus qu'il va y avoir de meilleurs résultats avec l'interception par un policier ou une policière à la sortie de la zone photoradar, évidemment, parce qu'on va être en mesure de faire cesser l'infraction, le comportement dangereux, immédiatement.

**M. Deslières:** Si on n'évalue pas les mêmes sites, M. Côté?

**M. Côté (Denis):** Là, sur la question des sites, la seule chose... Moi, je suis obligé de présumer qu'il y aurait une certaine rigueur au niveau de l'application du projet pilote. La seule chose, si on prend un site qui est par une desserte par la Sûreté municipale et on doit faire aussi le même exercice dans une desserte par un corps de police municipal et au SPVM, il faut chercher, dans l'exercice du projet pilote, à valider les mêmes éléments.

Sinon, c'est évident que ça ne tiendra pas la route, vous avez bien raison. J'ose espérer, j'ose espérer... non, mais je présume que la rigueur va y être.

**M. Deslières:** Je vais laisser mon collègue en cas qu'il manque de temps. Je vais revenir peut-être s'il reste du temps.

**Le Président (M. Bergman):** M. le député d'Ungava.

**Une voix:** Des photoradars en Ungava...

**M. Ferland:** Pourquoi pas?

**Le Président (M. Bergman):** M. le député d'Ungava.

**M. Ferland:** M. le Président, oui. C'est parce qu'il n'est jamais venu dans Ungava, c'est pour ça. Mais on en parlera après, on ne perdra pas de temps là-dessus.

Il y avait, dans les... vous touchez... bon, vous soulevez quatre recommandations. Les autres, vous avez dit que, sur les 23, vous êtes quand même à l'aise ou favorables à l'ensemble des autres recommandations. Il y en a une, parce que vous en soulevez plusieurs, mais il y en a qui sont quand même originales, une que vous proposez, c'est mettre des mesures qui s'inscrivent dans une démarche où l'État instaurerait un service de accompagnement à l'échelle provinciale, O.K., à l'échelle provinciale, dans le but d'atténuer la rigueur de la mesure et de transmettre le message voulant que l'alcool au volant... Bon. Vous proposez un système à numéro unique géré par l'État par l'État et offert uniformément à la population québécoise, quelle que soit la région, même Ungava, et là-dessus... Non, mais expliquez-nous comment ce serait mis en application. Est-ce que vous avez une idée de monnayer ça, parce que je reviens tout le temps... ou si vous visez seulement des zones urbanisées ou...

**M. Côté (Denis):** Non. Moi, je pense que, quand on parle de lutter contre l'alcool au volant, c'est un enjeu, c'est un objectif qu'on doit rechercher à l'ensemble de la province et non pas seulement dans les zones plus fortement peuplées. Je prends l'exemple de Nez rouge, on a juste à partir avec Nez rouge. Nez rouge, on sait que c'est un service de accompagnement, mais il est destiné à une période bien spécifique, celle de la période des fêtes. On croit que, si on étendait ce service-là à l'année longue à l'ensemble de la province, bien là, à ce moment-là, il y aurait moins de personnes qui prendraient une chance — disons les choses comme elles sont — qui prendraient moins de chances à prendre leur véhicule pour retourner chez eux parce qu'ils en ont besoin le lendemain soit pour aller reconduire les enfants à la garderie ou pour aller travailler.

Quand on parle de numéro unique, bien ce serait évident... Il y a un numéro, donc tous les conducteurs et conductrices du Québec finiraient par le connaître. Et ensuite de ça, bien, il y aurait une centrale, il serait redistribué dans la région de la personne où la demande est formulée pour avoir un service de accompagnement.

Évidemment, ça implique des sommes d'argent. Si on ne finance pas... La Société de l'assurance automobile

finance Nez rouge, elle a déjà financé, à l'époque, Tolérance Zéro. On pense qu'il devrait y avoir une implication gouvernementale, d'abord un guichet unique, un numéro unique, et ensuite de ça, évidemment, une subvention de façon à ce que les services de accompagnement puissent survivre, survenir à leurs moyens, payer les gens qui font le accompagnement puis donner le service à l'ensemble des conducteurs et conductrices du Québec.

**M. Ferland:** ...les gens pourraient appeler un numéro avant de prendre leur véhicule, c'est ça?

**M. Côté (Denis):** Exactement. Il y a deux personnes qui se présentent, il y en a un qui vous raccompagne, l'autre conduit votre véhicule, ça fait que vous payez les frais que ça implique. Et le lendemain, bien, vous êtes en mesure d'aller travailler avec votre véhicule. Et, durant la période où est-ce qu'on vous a raccompagné, bien, vous n'avez pas représenté un risque pour les autres usagers de la route et ni pour vous.

**M. Ferland:** O.K. L'autre point, le cinémomètre photographique, je prends juste le premier où vous dites: «Les défauts du cinémomètre photographique sont nombreux et majeurs.» Le premier que vous soulevez, bon: «C'est le propriétaire du véhicule qui est sanctionné, sans égard à la faute. Le véritable fautif s'en tire.» Je sais qu'il était prévu, et on en a parlé à la rencontre d'hier, ou Mme la ministre soulevait... il est prévu... Je ne sais pas si c'est dans la... Je ne l'ai pas vu en tout cas dans le projet. Mais il est proposé un genre de contrat type qui pourrait être signé entre... Si je prête mon véhicule à un ami, ou un père de famille prête son véhicule à sa fille ou à son garçon, il y a une entente qui pourrait être signée un peu sur le modèle de constat amiable, ou je ne sais pas trop quoi, où il y aurait une entente si jamais il y a une infraction où il y a un photoradar, et là il y aurait déjà une entente. Donc, sur le plan juridique, sur le plan... Est-ce que ça, ça pourrait être quelque chose que vous seriez favorables puis qui pourrait...

**M. Côté (Denis):** Pour moi, encore une fois, on passe à côté de la question. Quand même j'aurais rempli 72 formules différentes reconnaissant que vous me l'avez prêté, si je suis capté à 140 km/h dans une zone de 90 et je reçois 31 jours plus tard l'avis ou 29 jours plus tard l'avis que j'ai été capté, bien j'ai continué à représenter un risque pour les autres usagers de la route, et on n'a pas mis un terme à mon comportement fautif. On passe complètement à côté du problème. On ne rencontre pas l'objectif visé qui est d'accroître la sécurité.

**M. Ferland:** Je n'ai pas d'autre question.

**Le Président (M. Bergman):** Merci. M. Côté, M. Aubé, Me Derouet, merci pour votre présentation.

La Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au jeudi 29 novembre 2007, après les affaires courantes, soit vers 11 heures. Merci beaucoup.

*(Fin de la séance à 18 h 7)*